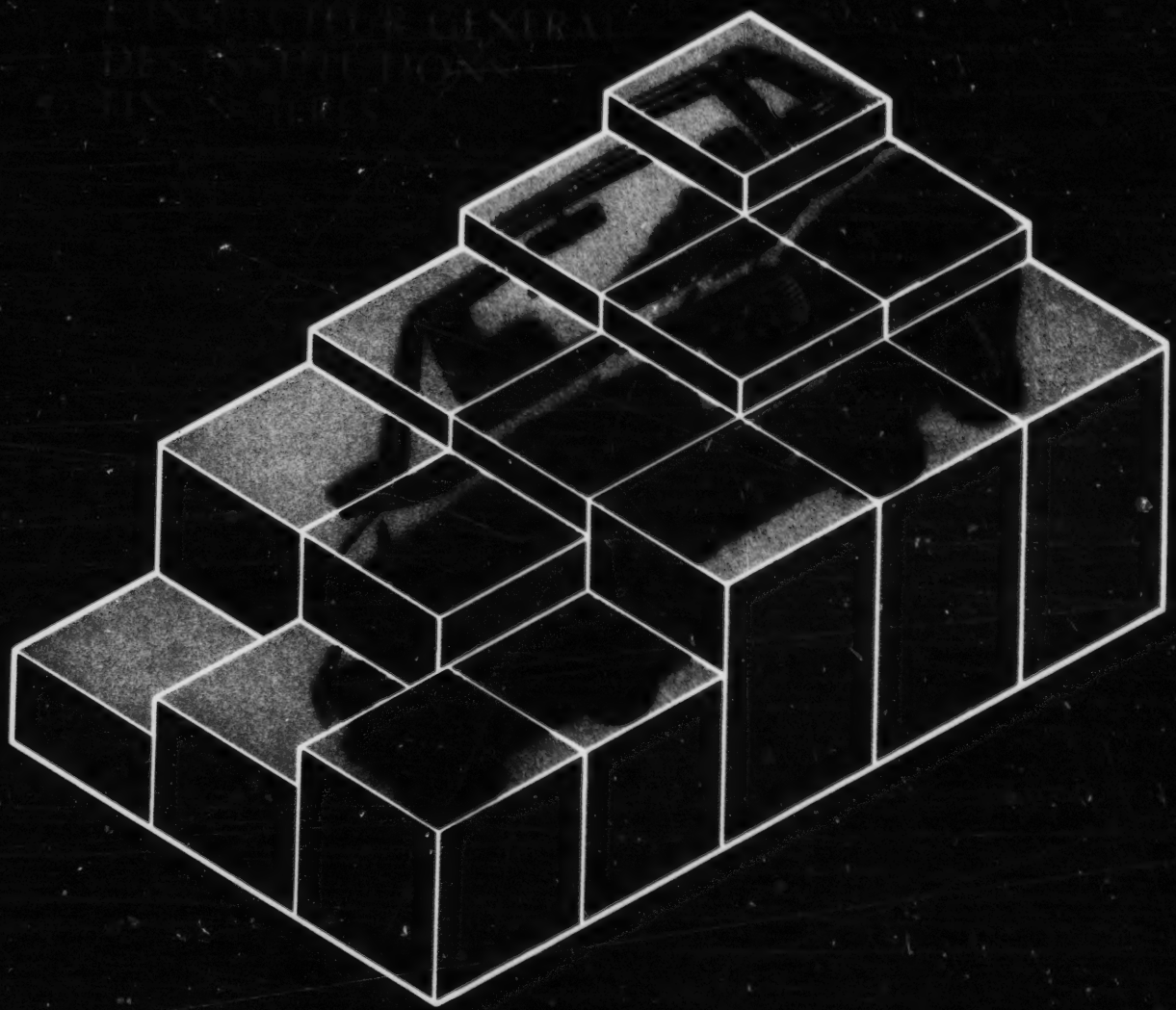
Rapport sur la tarification en assurance automobile 1985



Québec

RAPPORT SUR
LA TARIFICATION
EN ASSURANCE
AUTOMOBILE
1985

GOUVERNEMENT DU QUÉBEC
L'INSPECTEUR GÉNÉRAL
DES INSTITUTIONS FINANCIÈRES

Edité au cours du second trimesre 1986
par la Direction des communications de
l'Inspecteur général des institutions financières

ISBN 2-550-16008-8
ISSN 0226-5826

Dépôt légal
Bibliothèque nationale du Québec

Gouvernement du Québec

Le ministre
des Finances

QUÉBEC, mai 1986

Monsieur Pierre Lorrain
Président de l'Assemblée nationale
QUÉBEC (Québec)

Monsieur le Président,

J'ai l'honneur de vous soumettre le rapport sur la tarification en assurance automobile au Québec en 1985. Ce rapport contient une analyse des données statistiques et des manuels de tarifs qui sont remis à l'Inspecteur général des institutions financières par les assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec

Veuillez agréer, Monsieur le Président, l'hommage de mon profond respect.

Le Ministre,

GÉRARD D. LEVESQUE

Gouvernement du Québec

L'Inspecteur general des institutions financieres

QUÉBEC, mai 1986

Monsieur Gérard D. Levesque
Ministre des Finances
1025, rue St-Augustin
Édifice "C" - bureau 322
QUÉBEC (Québec)

Monsieur le Ministre,

Je vous transmets le huitième rapport annuel sur la tarification en assurance automobile au Québec, conformément aux dispositions de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q. c. A-25).

Sont consignés, dans ce rapport, les résultats de l'analyse qui a été effectuée à partir des données fournies par les assureurs sur leur expérience de sinistres et leurs tarifs en vigueur au Québec en 1985.

Veuillez agréer, Monsieur le Ministre, l'hommage de mon profond respect.

L'Inspecteur général des
institutions financières,

JEAN-MARIE BOUCHARD

TABLE DES MATIÈRES

		Page
Introduction		1
Chapitre 1	Les assureurs automobiles	3
Chapitre 2	Les données recueillies des assureurs	
	2.1 Les manuels de tarifs	9
	2.2 Les statistiques d'expérience	14
Chapitre 3	La classification des assurés	
	3.1 L'évolution des règles de classification en 1985	18
	3.2 Les nouveaux territoires de la région de Montréal	41
Chapitre 4	Les coûts de l'assurance automobile	
	4.1 Les sinistres	47
	4.2 Les frais d'exploitation des assureurs	56
	4.3 L'estimation des coûts des polices émises en 1985	59
Chapitre 5	Le niveau des primes en 1985	
	5.1 L'évolution des primes en 1985	66
	5.2 Les primes moyennes exigées et les différences entre assureurs	75
Chapitre 6	La rentabilité de l'assurance automobile au Québec	
	6.1 Les résultats des opérations en assurance automobile au Québec	82
	6.2 Le fondement de la tarification pratiquée à la fin de 1985	88

Page

Conclusion 99

Listes des annexes

1. Liste des assureurs autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec 107
2. Description des règles de classification 121
3. Notes techniques sur l'évaluation des coûts estimés 135

INTRODUCTION

En vertu de l'article 182 de la Loi sur l'assurance automobile (L.R.Q. A-25), l'Inspecteur général des institutions financières doit analyser les tarifs et les données statistiques d'expérience des assureurs qui pratiquent l'assurance automobile au Québec et produire chaque année un rapport sur les résultats de cette analyse.

Le présent rapport expose les grandes lignes et les conclusions de l'analyse de la tarification pratiquée au Québec en 1985 par les assureurs automobiles.

L'objectif de cette analyse demeure encore cette année d'apprécier le fondement ou la rentabilité de la tarification pratiquée par les assureurs. Cette appréciation est faite en comparant le niveau de leurs primes à celui des coûts de leurs opérations d'assurance automobile au Québec. L'évolution du niveau des primes permet également d'apprécier l'impact des modifications apportées par les assureurs à leurs tarifs en 1985.

Les résultats de cette analyse sont consignés dans les trois derniers chapitres du présent rapport. Au préalable, nous ferons état, dans les trois premiers chapitres, du profil en 1985 des assureurs automobiles et du marché qu'ils se partagent, des données recueillies des assureurs qui ont servi à l'appréciation de la tarification et finalement de la classification des assurés qui influence de façon importante le niveau des primes.

Il convient de rappeler que les résultats présentés dans ce rapport portent uniquement sur le marché privé de l'assurance automobile au Québec.

CHAPITRE 1

LES ASSUREURS AUTOMOBILES

En 1985, 168 assureurs ont été autorisés à pratiquer l'assurance automobile au Québec par l'Inspecteur général des institutions financières; la liste de ces assureurs est fournie à l'annexe 1. Ces statistiques ne tiennent pas compte des assureurs dont les activités se limitent à la réassurance.

Tel que l'illustre le tableau 1, ce nombre d'assureurs s'est accru de trois par rapport à ce qu'il était en 1984. Dans les faits, sept assureurs ont obtenu pour la première fois en 1985 un permis pour opérer en assurance automobile au Québec alors que le permis de trois assureurs n'a pas été renouvelé et que deux autres ont fusionné.

TABLEAU 1

NOMBRE D'ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC

Année	Autorisés à pratiquer	Ayant pratiqué
1981	137	108
1982	137	106
1983	147	107
1984	165	114
1985	168	132

Le tableau précédent illustre également que le nombre d'assureurs ayant effectivement exercé une activité en 1985 s'est accru de 18 par rapport à 1984, soit d'environ 16%. Dans les faits, 26 assureurs ont exercé une activité pour la première fois ou recommencé à en exercer une en 1985, alors que huit assureurs ont cessé leurs opérations.

Cette augmentation importante du nombre d'assureurs ayant pratiqué en 1985 est de nouveau attribuable en bonne partie à la poursuite du phénomène d'entrée dans le marché des sociétés mutuelles d'assurances générales à charte du Québec (auparavant dénommées les sociétés mutuelles d'assurance-incendie). Ces sociétés ont compté pour 13 des 26 nouveaux assureurs ayant exercé une activité en 1985.

En fait, la croissance du nombre d'assureurs automobiles au Québec au cours des dernières années est imputable presqu'exclusivement aux sociétés mutuelles. Depuis 1983, 24 de ces sociétés ont obtenu un permis pour exercer une activité en assurance automobile au Québec.

C'est également cette arrivée dans le marché des sociétés mutuelles qui explique, au cours des dernières années, la hausse du nombre d'assureurs à charte du Québec autorisés à exercer en assurance automobile, comme en fait foi le tableau 2.

TABLEAU 2

DISTRIBUTION DES ASSUREURS AUTOMOBILES AU QUÉBEC
SELON LE TYPE DE CHARTE

	Nombre d'assureurs			
Type de charte	1982	1983	1984	1985
- Québécoise	17	23	36	40
- Autre province	6	6	6	5
- Canadienne	60	60	64	64
- Étrangère	54	58	59	59

Ce tableau révèle également que les assureurs à charte canadienne ou étrangère demeurent fortement représentés dans le marché et que leur nombre a peu varié au cours des dernières années. Ce nombre d'assureurs représente, dans le cas des assureurs à charte canadienne, environ 75% de l'ensemble des assureurs à charte canadienne détenteurs d'un permis pour exercer en assurances générales au Québec, alors que pour les assureurs à charte étrangère, cette proportion est d'environ 50%. Quant aux compagnies à charte du Québec, elles sont à peu près toutes actives dans le marché québécois de l'assurance automobile.

Le fait que des assureurs ne requièrent pas l'autorisation d'exercer une activité en assurance automobile au Québec ou, comme le révélait le tableau 1, que certains n'y pratiquent pas même, s'ils y sont autorisés, est le reflet d'un marché où l'offre d'assurance automobile est déjà plus que suffisante pour absorber la demande des assurés automobilistes. Cette demande est tout de même importante se chiffrant, en volume de primes, à environ un milliard de dollars, soit près de 50% de l'ensemble du marché des assurances générales au Québec.

Cette abondance de l'offre, évaluée en fonction du nombre d'assureurs, ressort de façon évidente lorsqu'on examine les données du tableau 3 faisant état des parts de marché des plus importants assureurs ou groupes d'assureurs automobiles au Québec. Par groupe d'assureurs, on entend le regroupement d'assureurs et de leurs filiales, ou d'assureurs sous gestion commune.

Ces données, établies en fonction du volume de primes souscrites en 1984, montrent que quinze assureurs ou groupes d'assureurs recueillent plus de 60% des primes souscrites en assurance automobile. Dans les faits, ces quinze groupes d'assureurs représentent 32 des 132 assureurs exerçant une activité, soit 25%.

TABLEAU 3

PART DE MARCHÉ DES PLUS IMPORTANTS ASSUREURS
(OU GROUPES D'ASSUREURS) AUTOMOBILES

Nombre d'assureurs (ou de groupes d'assureurs)	Part de marché %
1	11
3	22
5	31
10	48
15	61

On voit donc que la très grande majorité des assureurs exerçant une activité en assurance automobile au Québec se partagent une faible part du marché, car près de 75% des assureurs recueillent moins de 40% des primes souscrites.

Cette forte concentration de l'offre n'empêche pas toutefois que la concurrence joue. Aucun assureur ne monopolise le marché et les assureurs importants ne se concertent pas pour le faire; au contraire, la concurrence entre ces assureurs est des plus vive pour accroître leur part de marché. A cela s'ajoute la compétition de la centaine d'autres assureurs, dont la capacité de souscription n'est que partiellement utilisée, tentant de gruger quelque peu la part des assureurs importants.

La concurrence entre les principaux assureurs est démontrée par les variations significatives qu'on observe chaque année dans la part de marché de la plupart d'entre eux. C'est ainsi qu'en 1984, par exemple, neuf des quinze assureurs dont fait état le tableau 3 ont occupé dans le marché une position différente de celle qu'ils occupaient l'année précédente; pour deux d'entre eux, cela leur a permis de se hisser parmi ce groupe des assureurs importants. Nul doute que les chiffres de 1985, qui seront connu sous peu, révèleront un phénomène analogue.

Ces principaux assureurs ou groupes d'assureurs en 1984, selon leur volume de primes directes souscrites en assurance automobile au Québec, étaient, par ordre d'importance:

1. Groupe Commerce (107,5 M$ en primes)
2. Groupe La Laurentienne (69,3 M$ en primes)
3. Groupe Allstate (45,5 M$ en primes)
4. Groupe Prudentielle de Londres (45,2 M$ en primes)
5. Lloyd's de Londres (43,8 M$ en primes)
6. Provinces-Unies (35,5 M$ en primes)
7. Groupe Desjardins (34,7 M$ en primes)
8. Guardian du Canada (33,9 M$ en primes)
9. Groupe Travelers (30,5 M$ en primes)
10. Groupe Home Canadien (30,0 M$ en primes)
11. Wawanesa (29,4 M$ en primes)
12. Groupe Economical (28,5 M$ en primes)
13. Groupe Continental (26,4 M$ en primes)
14. Groupe Canadian Insurance Shares (25,5 M$ en primes)
15. Groupe Roins Holding (25,2 M$ en primes)

Cette liste d'assureurs ou groupes d'assureurs importants a été arrêtée à quinze pour les fins de la compilation des données du tableau 3. Il existe, bien sûr, d'autres assureurs dont le volume de primes souscrites en 1984 se rapprochait de celui du quinzième assureur énuméré ci-dessus; en fait, cinq autres assureurs ou groupes d'assureurs avaient souscrit plus de 20 M$ de primes en 1984.

Dans cette liste, on note que les deux plus importants groupes d'assureurs automobiles sont des groupes à contrôle québécois et que deux autres assureurs à charte québécoise s'y classent de façon avantageuse aux sixième et septième rangs.

CHAPITRE 2

LES DONNÉES RECUEILLIES DES ASSUREURS

La Loi sur l'assurance automobile impose aux assureurs l'obligation de transmettre à l'Inspecteur général des institutions financières leurs manuels de tarifs et les modifications qu'ils y apportent, ainsi que les données statistiques de leur expérience en assurance automobile au Québec.

C'est à partir de cette information que s'effectue l'analyse des pratiques de tarification des assureurs. Les manuels de tarifs servent à apprécier les règles de classification et le niveau des primes, alors que l'expérience de sinistres et frais d'exploitation permet d'évaluer le niveau des coûts.

On fera donc état, dans ce second chapitre, des données ainsi recueillies en 1985.

2.1 LES MANUELS DE TARIFS

Tel que le prescrit l'article 180 de la Loi, les assureurs doivent soumettre, dans les dix jours, à l'Inspecteur général tout nouveau manuel de tarifs ou toute modification apportée à leur manuel en usage. Comme on le verra plus loin, cette prescription de la Loi a de nouveau donné lieu en 1985 à de nombreuses soumissions par les assureurs.

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs est effectuée, chaque année, à partir des manuels de tarifs en vigueur au 1er novembre et des modifications apportées à ces manuels jusqu'à cette date. Cette façon de procéder est nécessaire pour bénéficier d'une période suffisante pour effectuer l'analyse et la production du rapport requis par la Loi. C'est donc dire que les modifications en 1985 auxquelles nous ferons

référence portent en réalité sur la période comprise entre le 1er novembre 1984 et le 1er novembre 1985.

Au 1er novembre 1985, les 132 assureurs pratiquant l'assurance automobile au Québec avaient déposé auprès de l'Inspecteur général 92 manuels de tarifs. La différence entre le nombre d'assureurs et de manuels s'explique du fait que certains assureurs n'ont pas de manuel puisqu'ils se spécialisent uniquement dans les flottes de véhicules tarifées selon leur propre expérience et que d'autres assureurs, faisant partie d'un même groupe, utilisent des tarifs communs.

De ces manuels, 72 comportaient des tarifs pour les voitures de tourisme et les véhicules utilitaires, 16 ne portaient que sur les voitures de tourisme, deux n'avaient trait qu'aux véhicules utilitaires; enfin, les manuels de deux assureurs souscrivant uniquement de l'assurance de taxis ou motos étaient spécifiques à ces véhicules.

On voit donc que pour le marché des voitures de tourisme, 88 manuels de tarifs différents étaient utilisés par les assureurs, alors que pour les marchés des véhicules utilitaires, ce nombre était de 74.

Les soumissions de nouveaux manuels ou de modifications aux manuels en usage ont été nombreuses en 1985. En fait, une vingtaine de nouveaux manuels ont été déposés par les assureurs ayant exercé une activité pour la première fois en 1985, et plus du trois-quart des manuels déjà en usage ont subi des modifications au cours de la dernière année.

Cette activité a porté surtout sur la tarification des voitures de tourisme, car peu de changements ont été apportés aux manuels de tarifs des véhicules utilitaires. Cette situation se comprend lorsqu'on considère que les véhicules utilitaires comptent pour peu dans le parc des véhicules assurés (10 fois moins que les voitures de tourisme) et également pour peu dans les revenus générés par l'assurance automobile au Québec (moins de 10% des primes souscrites).

Dans ce contexte, peu d'assureurs attachent vraiment de l'importance à la souscription de l'assurance des véhicules utilitaires même si, dans les faits, leurs manuels comportent des tarifs pour ces véhicules. On observe d'ailleurs chez plusieurs assureurs des tarifs qui datent de fort longtemps.

On doit également souligner que ce marché des véhicules utilitaires, ayant trait surtout aux affaires ou commerces, fait appel de façon beaucoup plus importante à la tarification sur base de flottes pour laquelle les assureurs ne font pas référence à un manuel spécifique de tarifs.

C'est donc dire que les manuels de tarifs des véhicules utilitaires déposés par les assureurs ne sont que partiellement représentatifs des pratiques de tarification de ce marché où quelques assureurs se spécialisent. C'est pourquoi notre analyse de la tarification se limitera, dans ce rapport, au marché des voitures de tourisme qui porte sur environ 2,5 millions de véhicules assurés et qui génère plus de 80% des revenus de primes de l'assurance automobile au Québec.

Comme nous le mentionnions précédemment, il y avait, au 1er novembre 1985, 88 manuels de tarifs en usage pour les voitures de tourisme; 23 de ces manuels avait été nouvellement implantés en 1985 par des assureurs exerçant une activité pour la première fois. Des 65 autres manuels qui étaient déjà en usage en 1984, 49 ont fait l'objet de modifications au cours de la dernière année.

On voit donc que la majorité des assureurs ont apporté des changements à leur tarification des voitures de tourisme en 1985; en fait, les 16 manuels qui sont demeurés inchangés sont, pour la plupart, ceux d'assureurs peu actifs dans le marché.

Tout comme par les années passées, on observe également que les modifications apportées par les assureurs à leurs manuels de tarifs ont été fréquentes en 1985, alors que 31 manuels ont été modifiés plus d'une fois. Dans les faits, 18 assureurs ont modifié leurs tarifs une fois, 15 l'ont

fait deux fois, 10 l'ont fait trois fois et 6 l'ont fait quatre fois et plus; dans ce dernier cas, un assureur a modifié ses tarifs cinq fois et un autre l'a fait six fois. Au total, cela représente donc 105 modifications qui furent déposées auprès de l'Inspecteur général.

Cette activité intense de révision de la tarification des voitures de tourisme, qui prévaut depuis quelques années, est le reflet de la vive concurrence que se livrent les assureurs. Ceux-ci réagissent beaucoup plus promptement qu'autrefois à l'évolution des conditions du marché et de leur expérience.

C'est ce phénomène qui a amené, au cours des dernières années, le développement d'une structure de tarification fortement axée sur les rabais. Ces rabais, appliqués à la tarification de base, permettent aux assureurs de modifier plus facilement et rapidement le niveau de leurs primes et surtout de façon plus sélective pour certaines clientèles- cibles. C'est ainsi que beaucoup de modifications aux manuels de tarifs en 1985 ont été apportées par l'intermédiaire des rabais et n'ont touché qu'une partie de la clientèle.

Un élément qui a contribué également aux nombreuses révisions des manuels de tarifs est la reformulation des territoires de tarification. De plus en plus d'assureurs subdivisent les anciens territoires, principalement celui de la grande région de Montréal. C'est ainsi que plusieurs modifications aux tarifs en 1985 ont porté sur cet aspect de la tarification, qui sera analysé au prochain chapitre.

Lorsqu'on analyse plus à fond les modifications apportées par les assureurs à leurs manuels de tarifs, on s'aperçoit, bien sûr, que les plus importants assureurs y jouent un grand rôle. Ce sont ces leaders qui sont à l'origine de la plupart des changements et les autres assureurs les suivent; ce sont eux qui en fait orientent les pratiques de tarification.

Ces assureurs ont été particulièrement actifs en 1985. C'est ainsi, par exemple, que les dix plus importants assureurs, auxquels nous faisons

référence au premier chapitre, ont modifié plus d'une fois certains éléments de leurs manuels en 1985. Dans les faits, quatre l'ont fait deux fois, deux l'on fait trois fois, trois l'ont fait quatre fois et un l'a fait six fois.

On doit également voir, dans les pratiques de ces assureurs importants, l'explication de l'activité particulièrement intense en matière de révision des manuels de tarifs qui a prévalu au cours des premiers mois de 1985, et qu'on note de nouveau depuis octobre 1985.

A cet égard, on se souviendra que l'année 1984 s'était terminée alors que certains assureurs importants appliquaient de nouvelles réductions à leurs tarifs; ce mouvement a été suivi par plusieurs assureurs au début de l'année 1985 et a fait en sorte que la tendance à la baisse dans les primes a prévalu jusqu'au printemps en 1985.

On assista ensuite à une certaine période d'accalmie jusqu'à l'automne 1985 alors qu'émergea un mouvement à la hausse dans les tarifs amorcé par certains assureurs importants. C'est ainsi que depuis octobre 1985, de nombreuses modifications en ce sens ont été apportées aux manuels de tarifs des assureurs, et cette tendance se poursuit en 1986.

On voit donc que l'année 1985 aura été, en matière de révision des manuels de tarifs, des plus fébriles. Par ailleurs, et comme on l'analysera au chapitre 5, cela n'a pas eu pour effet de changer de façon significative le niveau des primes payées par les assurés au cours de la dernière année. La réduction dans les tarifs qui a continué de prévaloir dans la première moitié de 1985 a été modeste, tandis que la tendance à la hausse observée dans les derniers mois de l'année aura surtout son effet en 1986.

Enfin, conformément à l'article 183 de la Loi sur l'assurance automobile, les manuels de tarifs des assureurs ont été mis à la disposition du public pour consultation aux bureaux de l'Inspecteur général des institutions financières à Québec et à Montréal. Comme par les années passées,

on a observé en 1985 que peu de personnes se sont prévalues de cette disposition de la Loi. Cela peut facilement se comprendre lorsqu'on considère que les manuels de tarifs des assureurs sont de volumineux documents techniques et complexes à consulter. C'est pourquoi ceux qui les consultent sont, pour la plupart, des gens qui oeuvrent dans le milieu de l'assurance automobile, possédant une connaissance du domaine.

2.2 LES STATISTIQUES D'EXPÉRIENCE

Tel que prescrit par l'article 177 de la Loi sur l'assurance automobile, chaque assureur doit déposer auprès de l'Inspecteur général, à sa demande et sous la forme que celui-ci indique, les données statistiques de son expérience en assurance automobile au Québec.

L'application de cette disposition de la loi se fait depuis 1981 par l'entremise du Plan statistique du Québec qui recueille les données des assureurs en matière de sinistres et de frais d'exploitation.

Ce plan est administré par l'Agence statistique du Groupement des assureurs automobiles conformément au mandat que lui confie l'Inspecteur général.

L'agence est ainsi responsable de la cueillette des données de chaque assureur, du contrôle de leur qualité ainsi que de la production des rapports qui en découlent. La cueillette et le traitement des données sur les sinistres se font par l'intermédiaire du Centre de traitement du Bureau d'assurance du Canada (B.A.C.) avec lequel l'agence a une entente de services. Le B.A.C. s'alimente aux mêmes données pour les fins de son propre plan statistique.

C'est ainsi que les données d'expérience sur les sinistres au Québec sont compilées selon deux bases statistiques. L'une fait référence à l'année de police ou d'assurance et compile l'expérience des polices émises entre le 1er juillet d'une année et le 30 juin de l'année suivante. Il s'agit là d'une base statistique en usage depuis de nombreuses

années sur laquelle sont compilées les données canadiennes recueillies par le plan statistique du B.A.C. et publiées dans le "Rapport statistique sur l'assurance automobile" (Livre Vert).

L'autre base statistique fait référence à l'année de survenance et compile l'expérience des sinistres sans égard à la date d'émission des polices. C'est la base du Plan statistique du Québec en vertu duquel les données sur les sinistres sont compilées pour chaque semestre d'une année.

Ces données sont transmises deux fois par année à l'Inspecteur général, en mai pour les sinistres arrêtés au 31 décembre de l'année précédente et en novembre pour les sinistres arrêtés au 30 juin de l'année courante. Aussitôt après, elles sont publiées par l'Agence statistique dans un recueil intitulé "Rapport statistique sur l'assurance automobile - Québec" (Livre Gris); les données ainsi publiées sont celles de l'ensemble des assureurs automobiles au Québec. En plus de ces données, l'agence doit transmettre à l'Inspecteur général, en août de chaque année, les données sur les frais d'exploitation des assureurs au cours de l'année précédente.

Ce sont donc là les données qui servent de base à l'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs. Elles permettent d'apprécier l'évolution des sinistres et des frais et ainsi d'évaluer les coûts rattachés à cette tarification. Ces aspects seront traités au chapitre 4.

Il convient finalement de mentionner que le Plan statistique du Québec recueille depuis le 1er janvier 1985 les données sur les sinistres de façon séparée pour vingt territoires ou zones statistiques particulières du Québec; auparavant, le plan référait à onze zones. Cette modification a été amenée par les pratiques des assureurs qui, depuis quelques années, subdivisent de plus en plus les anciens territoires de tarification. Cet aspect sera traité plus à fond dans le prochain chapitre.

CHAPITRE 3

LA CLASSIFICATION DES ASSURÉS

La classification des assurés est, rappelons-le, un élément fondamental de la tarification en assurance automobile. Le classement qu'on attribue à un assuré a une importance considérable sur le niveau de la prime qu'il devra payer.

Cette importance du système de classification en usage chez les assureurs a été particulièrement mise en évidence dans notre rapport de l'an dernier, portant sur la tarification pratiquée au Québec en 1984. On y décrivait, de façon détaillée, les règles de fonctionnement de ce système en faisant ressortir les différences significatives dans les primes qu'engendre une foule de possibilités de classement des assurés.

Il n'y a pas eu, en 1985, de modifications fondamentales à cette structure de tarification très diversifiée. Les modifications apportées par les assureurs à leurs règles de classification ont suivi les tendances des dernières années; la réforme des territoires de tarification s'est intensifiée alors que les politiques de rabais des assureurs ont continué de gagner en influence.

Dans ce troisième chapitre, on analysera donc l'évolution de ces règles en 1985, tout en rappelant brièvement les grandes lignes de leur fonctionnement. On traitera ensuite, de façon plus élaborée, des subdivisions territoriales effectuées par les assureurs au cours des dernières années dans la grande région métropolitaine de Montréal. Cette région, qui englobe une portion importante des assurés automobilistes au Québec, a été particulièrement touchée par la réforme des territoires de tarification.

3.1 L'ÉVOLUTION DES RÈGLES DE CLASSIFICATION EN 1985

Le système de classification des risques en assurance automobile vise, comme principe de base, à apprécier le risque que représente un assuré en fonction de quatre variables: le type de véhicule assuré, le territoire où il est habituellement conduit, le genre de conducteur et son dossier d'accidents.

C'est ainsi qu'un assuré se voit assigner un territoire de tarification, une classe de conducteur et un dossier de conduite alors qu'on assigne à son véhicule un des groupes de tarification des véhicules.

A ces règles de base, se greffent certaines règles particulières dont les plus importantes sont assurément celles relatives aux rabais que les assureurs accordent à certains de leurs assurés. Ces rabais sont, dans bien des cas, établis en fonction de critères qui servent déjà de démarcation à la classification de base mentionnée précédemment; ils contribuent ainsi à segmenter davantage cette classification.

Une description détaillée des règles de classification est fournie à l'annexe 2.

Voyons donc maintenant quelles furent les modifications apportées par les assureurs, en 1985, à chacune de ces variables du sytème de classification.

Territoires de tarification

Les territoires de tarification sont établis à partir d'un découpage du Québec en diverses régions géographiques. Cette variable du système de classification subit depuis quelques années des modifications profondes.

Alors qu'il y a à peine trois ans, la plupart des assureurs ne recouraient dans leur tarification qu'à huit territoires, on observe aujourd'hui que la majorité d'entre eux en utilisent plus d'une quinzaine.

Cette réforme a été initiée par certains assureurs importants. Elle a d'abord porté sur trois territoires du Québec à l'intérieur desquels le Plan statistique reconnaissait déjà certaines zones particulières même si, dans les faits, ces subdivisions étaient reconnues par peu d'assureurs dans la tarification.

C'est ainsi que ces subdivisions furent reconnues et donnèrent naissance à trois nouveaux territoires de tarification. Ce sont les territoires 9, 10 et 11 décrits à l'annexe 2; ceux-ci étaient auparavant regroupés avec les territoires 4, 6 et 7 respectivement. Ces modifications territoriales, déjà reconnues dans le Plan statistique, étaient donc naturelles; elles ont pu être apportées facilement et rapidement par les assureurs. Dès 1984, on observait que la plupart des assureurs recouraient dorénavant dans leur tarification aux onze zones du Plan statistique. Ce sont ces onze territoires qui sont décrits à l'annexe 2.

C'est, par ailleurs, dans la grande région métropolitaine de Montréal que la réforme a été la plus novatrice et la plus intense. On ne doit pas se surprendre de cette situation car il s'agit là d'une région à très forte densité de population pour laquelle les assureurs, jusqu'en 1982, ne référaient qu'à un seul territoire de tarification (territoire 1 de l'annexe 2).

Le morcellement de ce grand territoire a été initié en 1982 par certains assureurs importants; ils ont été suivis depuis par la plupart des assureurs. C'est ainsi qu'en 1985, 85% des assureurs faisant affaires dans la région de Montréal subdivisaient l'ancien territoire, recourant en moyenne à 3,7 territoires; en 1984, cette proportion d'assureurs était de 75% et le nombre moyen de territoires utilisés était de 2,4.

On voit donc que la réforme territoriale de la région de Montréal s'est poursuivie en 1985 et que les modifications apportées par les assureurs à leurs règles ont contribué à accroître le nombre d'assureurs qui subdivisent cette région et surtout le nombre de ceux qui réfèrent à plusieurs subdivisions.

C'est ce que révèlent les données du tableau 4 qui illustre la distribution des assureurs selon les subdivisions qu'ils apportent aux territoires de tarification. Les onze territoires auxquels fait référence ce tableau sont ceux décrits à l'annexe 2.

TABLEAU 4

Distribution des assureurs selon les subdivisions qu'ils apportent aux territoires de tarification

Territoire	Non subdivisé	Subdivisé en 2	3	4	5	6	7 et plus
	%	%	%	%	%	%	%
1	15	25	15	10	3	22	10
2	43	43	7	7			
3	98	2					
4	63	30	7				
5	50	42	8				
6	87	13					
7	69	31					
8	100						
9	91	9					
10	93	7					
11	100						

Il ressort du tableau précédent que, pour la région de Montréal (territoire 1), les pratiques des assureurs ne sont pas encore très uniformes. Cela s'explique du fait que la reformulation territoriale de cette région s'applique graduellement et n'est pas terminée. On ne sait pas encore jusqu'où ira le morcellement de l'ancien territoire, ni le nombre de territoires qui seront reconnus éventuellement par la plupart des assureurs.

A cet égard, les modifications apportées récemment au Plan statistique du Québec sont significatives. Depuis le début de 1985, ce plan recueille les données d'expérience de la région de Montréal en fonction de

six zones statistiques différentes; ces zones du territoire 1 sont décrites à l'annexe 2.

Les pratiques des assureurs importants sont aussi, à cet effet, révélatrices. Ce sont eux qui ont initié la réforme avec l'appui de leur large base statistique et les modifications qu'ils apportent servent de guide aux autres assureurs. On note qu'en 1985, beaucoup de ces assureurs importants utilisent au moins six territoires pour la région de Montréal et que les autres assureurs importants s'orientent vers cette pratique.

On peut donc s'attendre à ce que la tendance à la subdivision de l'ancien territoire de Montréal se poursuive au cours des prochaines années et que les pratiques de la plupart des assureurs tendent à se normaliser vers l'emploi d'au moins six territoires, qui s'apparenteront aux six zones statistiques maintenant reconnues dans le Plan statistique du Québec.

Cette réforme territoriale de la région de Montréal fera l'objet d'une analyse plus détaillée dans la seconde section de ce chapitre. On y précisera les nouvelles zones reconnues et l'effet de la réforme sur le niveau des primes des assurés.

La réforme des territoires de tarification vise également d'autres territoires, comme le révèlent les données du tableau 4. On voit qu'une proportion élevée d'assureurs subdivisent maintenant les territoires 2, 4, 5 et 7. Les modifications apportées par les assureurs à leurs règles, en 1985, ont contribué à cette situation.

C'est ainsi, par exemple, qu'une majorité d'assureurs subdivisent maintenant la région métropolitaine de Québec (territoire 2); en 1984, cette pratique n'était suivie que par une minorité d'assureurs. On y observe une tendance analogue mais de moindre envergure, bien sûr, que dans la région de Montréal; les assureurs tendent à différencier la partie centrale (région immédiate de Québec) des parties périphériques du territoire.

Il est intéressant également de constater que beaucoup d'assureurs subdivisent de nouveau les territoires 4 et 7; ces territoires avaient déjà fait l'objet de subdivisions pour donner naissance aux territoires 9 et 11.

On peut s'attendre à ce que la tendance à la subdivision des anciens territoires 2, 4, 5 et 7 se poursuive au cours des prochaines années et qu'une proportion de plus en plus grande d'assureurs y apportent au moins deux subdivisions. Encore ici, les modifications apportées en 1985 au Plan statistique du Québec joueront un grand rôle puisque ce plan recueille maintenant, pour chacun de ces territoires, les données d'expérience en fonction de deux zones statistiques différentes; ces zones sont décrites à l'annexe 2 pour chaque territoire.

Il y a, enfin, des anciens territoires de tarification (territoires 3 et 8) qui sont peu ou pas touchés par la réforme; ce sont des territoires où on retrouve peu d'assurés. Il est peu probable que cette situation change dans les prochaines années.

On a donc vu que les assureurs sont particulièrement actifs dans les modifications qu'ils apportent à leurs territoires de tarification. Cette situation prévaudra encore quelque temps car la réforme en la matière ne semble pas complétée. Il est encore trop tôt pour préciser ce que seront éventuellement les nouveaux territoires de tarification communément en usage au Québec.

Les modifications apportées en 1985 au Plan statistique du Québec sont, à cet effet, fort probablement révélatrices des pratiques futures des assureurs; ce plan réfère maintenant à vingt zones statistiques comparativement à onze avant 1985. Ces statistiques additionnelles serviront certainement d'appui à la poursuite de la réforme territoriale; elles permettront également d'apprécier la justesse des initiatives prises en la matière par les assureurs au cours des dernières années.

Il convient finalement de mentionner que dans notre analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 1985 aux chapitres 5 et 6, on continuera à se référer aux onze territoires de l'annexe 2 même si, comme on vient de le voir, la majorité des assureurs utilisent plus de territoires. Cette situation s'explique du fait que les données d'expérience des nouveaux territoires ne sont pas encore disponibles.

Classes de conducteurs

Cette variable du système de classification a fait l'objet de peu de transformations au cours des dernières années et la situation à cet égard ne fut pas différente en 1985. Très peu d'assureurs ont apporté des modifications à leurs classes de conducteurs au cours de la dernière année et les modifications observées n'étaient pas fondamentales ou importantes.

La très grande majorité (environ 90%) des assureurs continuent donc de se référer dans leur tarification aux 14 classes de conducteurs traditionnelles du Plan statistique; ces classes sont définies à l'annexe 2.

C'est donc dire que le système de classification des conducteurs demeure toujours axé de façon prédominante sur l'âge, le sexe et l'état civil de l'assuré. Ce sont là les critères de base à la détermination des classes; les autres critères utilisés, tels que le kilométrage parcouru et le fait d'utiliser ou non le véhicule pour aller au travail, n'ont pas un impact aussi important et s'appliquent à peu de classes.

La situation n'est pas très différente chez les quelques assureurs qui ont des classes de conducteurs différentes de celles mentionnées précédemment. Au contraire, pour la plupart, ils utilisent un nombre plus élevé de classes en ajoutant des démarcations basées sur l'âge. Il y a bien un assureur important qui réfère de façon plus intensive au kilométrage parcouru, mais cela ne change pas fondamentalement l'importance de l'âge ou du sexe dans sa classification.

Lorsqu'on analyse à fond la classification des conducteurs effectuée par les assureurs et qu'on tient compte de leurs politiques de rabais, on s'aperçoit que les classes de conducteurs ne représentent en réalité qu'une classification primaire visant surtout à séparer les jeunes conducteurs de d'autres considérés plus adultes.

C'est ainsi que 10 des 14 classes de conducteurs réfèrent à ces jeunes conducteurs qu'on catalogue selon leur âge, bien sûr, mais aussi selon leur sexe et leur état civil. Quant aux conducteurs considérés plus adultes, soient les femmes et les hommes mariés de 25 ans et plus ainsi que les hommes célibataires de 30 ans et plus, ils sont en pratique tous regroupés dans une même classe, si on fait abstraction des critères autres que l'âge, le sexe ou l'état civil. Cette classe de conducteurs est très importante; elle comprend en fait plus de 75% des assurés.

Il ne faut donc pas se surprendre que les assureurs aient, au cours des dernières années, poussé plus à fond la classification des conducteurs. Ils ne l'ont pas fait directement en définissant de nouvelles classes; ils l'ont fait indirectement par leurs politiques de rabais.

C'est ainsi que par le biais de rabais établis en fonction de l'âge de l'assuré, les assureurs ont commencé à reconnaître dans leur tarification certains groupes particuliers de la grande classe des conducteurs adultes. Comme on le verra plus loin, cette pratique s'est intensifiée en 1985; environ 70% des assureurs utilisent maintenant de tels rabais.

Ces pratiques des assureurs ne sont pas uniformes; les nouvelles démarcations d'âge les plus communément observées touchent les 35 ans et plus, 45 ans et plus, 55 ans et plus ou 65 ans et plus. On note, par contre, une nette tendance chez beaucoup d'assureurs à reconnaître de façon particulière les conducteurs de 45 ans et plus ainsi que ceux de 65 ans et plus.

Les classes de conducteurs auxquelles font référence les manuels de tarification des assureurs ne sont donc que partiellement représentatives

de la classification que les assureurs font en réalité des conducteurs. Par leurs politiques de rabais, ils tiennent compte de l'âge des conducteurs de façon beaucoup plus prononcée que ce que laissent voir ces classes, ce qui équivaut, en pratique, à créer des classes additionnelles de conducteurs.

Ces modifications apportées par les assureurs au cours des dernières années ont contribué à accroître l'importance de l'âge dans la classification des conducteurs; ce facteur y était déjà prédominant.

On associe le critère d'âge du conducteur au risque assuré en faisant valoir que les statistiques d'expérience recueillies au fil des ans montrent des différences significatives dans les fréquences d'accidents selon qu'un conducteur est plus ou moins jeune. Ces statistiques sont indéniables; elles reflètent fort probablement des comportements spécifiques à la plupart des jeunes conducteurs.

Par ailleurs, il n'a pas encore été démontré que la classification qu'on fait actuellement des conducteurs selon leur âge produit des classes suffisamment homogènes pour assurer la meilleure équité possible.

On devrait, par exemple, être en mesure de démontrer la justesse de l'utilisation des âges de 19, 21, 23, 25 et 30 ans comme points-pivots de la délimitation des classes. Il s'agit là d'un élément important car il existe des différences significatives dans le niveau des primes de chaque classe. Sur cet aspect, on peut aussi sérieusement se questionner sur l'homogénéité des classes des conducteurs plus adultes qui regroupent plus des trois-quarts des conducteurs; les pratiques récentes des assureurs tendant à segmenter davantage ces classes laissent supposer qu'elles n'étaient pas des plus homogènes.

En somme, l'utilisation de l'âge dans la classification des conducteurs n'est pas nécessairement une discrimination injuste; tout dépend de la façon dont on utilise ce critère et surtout de l'importance qu'on y accorde.

C'est pourquoi l'équité du critère d'âge doit aussi être évaluée en considérant le poids qu'il a dans l'ensemble du système de classification. Dans la mesure où ce système reconnaît de façon significative d'autres critères plus directement associables au risque assuré, il permet d'atténuer l'importance d'une classification primaire uniquement fondée sur l'âge, et ainsi de corriger le manque d'homogénéité qu'on risque d'y retrouver. Dans cette optique, l'équité de l'utilisation du critère d'âge peut se défendre plus facilement.

Tel n'est pas le cas toutefois du système actuel de classification utilisé par les assureurs. Dans les faits, ce système ne reconnaît de façon significative, à part les différences territoriales, aucune autre variable reflétant les comportements ou habitudes des conducteurs, susceptible d'atténuer la classification qu'on en fait selon leur âge.

Le dossier de conduite d'un conducteur constitue bien, comme on le verra plus loin, une variable de la classification mais les pratiques des assureurs en la matière font en sorte qu'il n'a à peu près pas d'importance dans le niveau des primes payées par la majorité des conducteurs.

Il s'agit là pourtant d'un élément des plus directement associable au risque assuré; il reflète l'expérience d'accidents des conducteurs. On serait en droit de s'attendre à ce qu'il joue un rôle complémentaire important dans la classification des conducteurs en accolant la réalité factuelle de l'expérience d'accidents d'un assuré à la présomption de risque inhérente à des classes de conducteurs fondées sur l'âge. Cette pondération permettrait d'assurer un traitement plus juste à certains conducteurs jeunes ou plus âgés qui n'ont pas nécessairement des comportements ou habitudes de conduite similaires à ceux qu'on associe généralement aux groupes dont ils font partie.

C'est donc dans ce contexte qu'on doit analyser les critiques formulées contre l'utilisation de l'âge dans la classification des conducteurs; ce n'est pas tant le critère lui-même qui est remis en cause, mais plutôt l'importance qu'il a dans le système de classification par rapport à d'au-

tres éléments directement reliés au risque assuré, comme le dossier de conduite.

Tant que cette situation n'aura pas changé et tant qu'une homogénéité minimale des classes actuelles de conducteurs selon l'âge n'aura pas été établie, ces critiques dureront car le système actuel n'assure pas la meilleure équité.

Il en va de même pour les critères de sexe et d'état civil qui jouent également un rôle important dans la classification des conducteurs. Ces critères reflètent de moins en moins les réalités socio-économiques d'aujourd'hui; les habitudes de vie des femmes ne sont plus fondamentalement différentes de celles des hommes alors que le mariage n'a plus le même impact qu'autrefois dans la façon de vivre des gens. On peut sérieusement mettre en question l'homogénéité des classes qu'ils produisent. Il s'agit là, de plus, d'éléments qui prêtent le flanc plus facilement à la critique dans notre monde actuel d'égalité et des droits et libertés.

Dossiers de conduite

Cette variable du système de classification vise, comme son nom l'indique, à refléter l'expérience du conducteur en ce qui concerne les accidents pour lesquels il a été reconnu responsable.

A peu près tous les assureurs se réfèrent dans leurs manuels de tarifs à au moins cinq dossiers, soient les dossiers de 0, 1, 2, 3 et 5 ans sans accident. Par ailleurs, une proportion de plus en plus importante d'assureurs ajoutent à cette classification en considérant également des dossiers de 4 et 6 ans sans accident.

Cette tendance s'est poursuivie en 1985 alors que des assureurs ont modifié leurs règles en ce sens; on observe maintenant qu'environ 40% des assureurs se réfèrent à au moins un de ces nouveaux dossiers. On peut voir là le reflet des modifications apportées au Plan statistique du

Québec en 1983 qui recueille, depuis, l'expérience des assureurs sur ces nouveaux dossiers.

L'utilisation du dossier de conduite dans la classification est sans contredit des plus pertinentes; il s'agit là d'un critère directement relié au risque assuré. Par contre, et comme on l'a souligné précédemment, ce critère n'a pas le poids qu'il devrait avoir dans le système de classification.

Pour illustrer ce fait, on n'a qu'à souligner que plus de 90% des conducteurs se voient attribuer par les assureurs un dossier d'au moins cinq ans sans accident ce qui, mathématiquement, est incompatible avec la réalité statistique d'accidents.

Ce phénomène s'explique par le peu de rigueur dont font preuve les assureurs dans l'administration du système des dossiers de conduite. D'abord, peu d'assureurs se préoccupent de vérifier la véracité des informations fournies sur cet aspect par un nouvel assuré. Ensuite, le fonctionnement du système, qui peut sembler simple à première vue, est régi par des conditions particulières assez variées, comme on peut le voir à l'annexe 2. En fait, selon ces conditions, la survenance d'un accident ne donnera pas nécessairement lieu à un changement du dossier de conduite d'un assuré; les assureurs ont le pardon assez facile.

Le moins qu'on puisse dire, c'est que la classification des conducteurs selon leur dossier de conduite est peu homogène et n'assure pas la meilleure équité. Équité d'abord pour le petit nombre de conducteurs classés aux moins bons dossiers qui peuvent avoir une expérience d'accidents peu différente de celle de certains conducteurs classés aux meilleurs dossiers. Équité aussi pour les conducteurs qui remplissent vraiment les conditions du critère et qui sont regroupés avec d'autres qui ne les rencontrent pas.

Cette situation qu'on observe dans le fonctionnement actuel du système des dossiers de conduite trouve son origine dans le contexte de concurrence intense qui prévaut dans le marché depuis de nombreuses années.

Il fut un temps où cette variable de la classification avait une signification réelle; les assureurs l'appliquaient plus rigoureusement et s'échangeaient de l'information sur les assurés. Lorsque la compétition s'est intensifiée dans les années "70", cet échange cessa en même temps que le contrôle exercé par les assureurs sur ce critère. Au fil des ans, ce laxisme a mené à la classification peu homogène qu'on connaît aujourd'hui.

Cette classification peu rigoureuse des conducteurs selon leur dossier de conduite a fait en sorte que les assureurs n'ont eu d'autre choix que de diminuer l'importance de ce critère; ils ne pouvaient plus se fier aux statistiques d'expérience que cette classification produisait, lesquelles devenaient peu représentatives des différences réelles pouvant exister dans l'expérience de sinistres selon le dossier de conduite. On peut voir là également l'explication des politiques de pardon des assureurs; la reclassification d'un conducteur responsable d'un accident aurait pu entraîner, dans un tel contexte, une surcharge nettement démesurée dans la prime.

C'est ce qui fit qu'à peu près tout le poids des différences dans l'expérience de sinistres, autres que celles reliées aux considérations territoriales ou de types de véhicules, se transposa sur les classes de conducteurs.

Cette évolution du système de classification s'est faite sans problème; en fait, elle comportait des avantages certains pour les assureurs. Les classes de conducteurs sont simples à administrer puisque les critères sur lesquels elles sont fondées portent peu à la manipulation et sont faciles à vérifier, ne requérant pas les mêmes contrôles que ceux inhérents aux dossiers de conduite. De plus, dans l'optique où le dossier de conduite d'un conducteur a peu d'impact réel sur la tarification, les

assureurs peuvent plus facilement gratifier la plupart de leurs assurés du meilleur dossier ou pardonner un premier accident; cela peut avoir un attrait psychologique non négligeable chez les assurés.

Pour redonner au dossier de conduite sa vraie signification et l'importance qu'il devrait avoir dans la tarification, il faudrait, dans les conditions actuelles, procéder à une reclassification rigoureuse des conducteurs selon leur dossier d'accidents aux fins, tout au moins, de rétablir une base statistique crédible qui servirait alors d'appui à une tarification où ce critère aurait un impact plus significatif. Il faudrait également que des mécanismes de contrôle appropriés soient mis en place pour garantir la crédibilité future de cette variable de la classification.

Il s'agit là d'un processus qui prendrait du temps et qui nécessiterait une réelle volonté des assureurs de changer la situation. Tant que cela ne sera pas fait, on pourra toujours se questionner sérieusement sur l'équité d'un système de classification qui fait peu de cas d'une variable si directement associable au risque assuré. Comme nous l'avons expliqué précédemment, l'application rigoureuse des dossiers de conduite est, selon nous, une condition importante à la justification des classes de conducteurs, principalement fondées sur des considérations d'âge, de sexe ou d'état civil.

Il nous apparaît, par ailleurs, peu probable que la situation en matière de dossiers de conduite change de façon radicale dans un proche avenir. Les assureurs semblent plutôt privilégier, par le biais de leurs politiques de rabais, la mise en place d'un système parallèle basé sur les réclamations faites par les assurés.

Comme on le verra plus loin, on observe une proportion de plus en plus importante d'assureurs qui accordent des rabais à leurs assurés qui n'ont fait aucune réclamation au cours d'une certaine période; cette période peut varier de un à cinq ans selon l'assureur.

Bien qu'il ne s'agisse pas là encore d'une pratique généralisée ni tout à fait structurée, il se pourrait, si la tendance se poursuit, qu'il en résulte un système de classification analogue à celui des dossiers de conduite, mais fondé sur l'expérience de réclamations. Un tel système comporte des attraits indéniables pour les assureurs; il est facile à administrer et n'implique pas de mécanisme de contrôle élaboré.

L'expérience de réclamations des assurés est, sans nul doute, un facteur qu'on peut relier au risque assuré; son utilisation par les assureurs dans la tarification pourra, dans une certaine mesure, pallier aux déficiences actuelles de la classificaiton selon le dossier de conduite. Il existe toutefois une différence fondamentale entre ce facteur et le dossier de conduite traditionnel; dans le fonctionnement actuel du régime d'indemnisation directe des assurés, l'expérience de réclamations tient compte des accidents dans lesquels un assuré a été impliqué, qu'il en ait été trouvé responsable ou pas.

L'équité de l'utilisation d'un tel facteur dans la tarification se juge donc à l'importance qu'on accorde à la notion de responsabilité dans le régime d'indemnisation des dommages causés aux véhicules lors d'accidents. En introduisant dans la tarification le concept d'expérience de réclamations sans égard à la faute, les assureurs commencent donc à aller à l'encontre de cette notion à la base du régime privé actuel d'assurance automobile au Québec.

Groupes de tarification des véhicules

Le type de véhicule conduit par un assuré a une influence sur le niveau de la prime qu'il doit payer. C'est normal puisque le véhicule est relié au risque assuré dans la mesure où l'assurance porte sur la réparation des dommages qui lui sont causés lors d'accidents. Les coûts de cette réparation varient pour différents types de véhicules.

Les assureurs tiennent donc compte de cette variable dans la classification; ils regroupent dans des classes une multitude de véhicules se

différenciant par la marque, le modèle et l'année de fabrication. Ce sont les groupes de tarification des véhicules.

Le nombre de groupes ainsi établis n'est pas uniforme chez tous les assureurs; la grande majorité d'entre eux se réfèrent à douze groupes et certains en utilisent une quinzaine. Plus le groupe attribué à un véhicule est élevé, plus la prime l'est aussi. Des exemples de la classification faite de certains types de véhicules sont donnés à l'annexe 2.

Jusqu'en 1982, les assureurs effectuaient cette classification des véhicules en fonction de leur valeur, c'est-à-dire le prix à l'achat et la valeur dépréciée par la suite. La valeur d'un véhicule peut, dans une certaine mesure, être associée au coût éventuel de sa réparation.

Ce critère continue aujourd'hui de jouer un rôle important dans l'attribution d'un groupe de tarification d'un véhicule; il ne s'agit plus là toutefois du seul critère. Des véhicules de valeurs sensiblement différentes font maintenant partie d'un même groupe alors que des véhicules de valeurs comparables font partie de groupes distincts, comme le révèlent les exemples de l'annexe 2.

Ce changement dans les pratiques des assureurs a été introduit en 1982 pour tenir compte du fait qu'en plus de la valeur d'un véhicule, il y a d'autres éléments qui influencent le coût des sinistres. Des études menées en la matière montraient des différences significatives dans l'expérience de sinistres de véhicules de valeurs comparables, non seulement dans la fréquence des sinistres, mais aussi dans leur coût moyen. Sur ce dernier aspect, on peut voir là l'effet d'éléments tels que la plus ou moins grande fragilité du véhicule, la facilité de réparation ainsi que le prix des pièces de remplacement.

C'est ainsi que depuis 1982, les assureurs se réfèrent, dans la classification des véhicules, à l'expérience de sinistres propre à chaque type de véhicules. Les études mentionnées précédemment ont servi d'appui à ce

changement tout comme les statistiques d'expérience par type de véhicules recueillies par le Plan statistique du Québec le font maintenant.

Cette réforme dans la classification des véhicules n'est encore que très partielle. Comme nous l'avons mentionné précédemment, la valeur du véhicule a encore une importance non négligeable dans la classification; la structure des groupes de véhicules qu'on observe aujourd'hui n'est pas sensiblement différente de celle qui prévalait auparavant.

En fait, les assureurs n'ont pas procédé à une reformulation en profondeur de leur classification des véhicules; ils ont d'abord apporté des correctifs à leur structure de groupes là où l'expérience de sinistres montraient que le classement de certains véhicules était de façon manifeste trop ou pas assez élevé. De plus, ils l'ont fait avec modération ne changeant pas le groupe de ces véhicules autant que l'expérience l'aurait justifié.

Ces correctifs, déjà partiels, ont aussi été apportés progressivement ne touchant que des véhicules fabriqués depuis 1982; peu d'assureurs se sont servis de l'expérience de sinistres pour corriger le classement des véhicules fabriqués avant 1982.

On voit donc que la réforme dans la classification des véhicules en est encore à ses débuts. Elle s'est poursuivie en 1985 alors que, par le biais des nouveaux modèles, s'est accrû le nombre de véhicules dont le classement reflète, d'une certaine façon, l'expérience de sinistres.

On a vu aussi, au cours de la dernière année, un nombre important d'assureurs diminuer d'un les groupes attribués à des véhicules fabriqués en 1983. On doit voir là le reflet d'une plus grande reconnaissance par les assureurs de l'expérience de sinistres, car dans l'ancien système uniquement fondé sur la valeur, ces véhicules n'auraient été reclassés qu'en 1986, soit après trois ans d'usage. Le même phénomène avait été observé en 1984, alors que des assureurs avaient ainsi reclassé des véhicules fabriqués en 1982.

Malgré ces changements, la réforme progresse lentement. On observe toujours des écarts importants dans l'expérience de sinistres de véhicules classés dans un même groupe par les assureurs. Cette classification des véhicules souffre encore, sous cet aspect, d'un manque flagrant d'homogénéité.

Regrouper les véhicules en fonction de l'expérience de sinistres qui leur est propre n'est pas chose facile. C'est ainsi, par exemple, que s'il est reconnu que la valeur d'un véhicule n'est pas le seul critère influençant le coût des sinistres rattaché à un véhicule, on n'a pas encore réussi à cerner précisément d'autres critères mesurables auxquels on pourrait rattacher de façon crédible les différences dans les coûts de réparation des véhicules. De plus, la venue de nouveaux modèles de véhicules, nés de la réforme technologique, complique la situation; on ne connaît pas encore précisément l'expérience de sinistres qui leur sera propre.

C'est pourquoi il est important de poursuivre l'analyse des statistiques sur l'expérience de sinistres des différents types de véhicules, de façon à éventuellement isoler des critères qui permettront une classification des véhicules axée davantage et de façon plus homogène sur les différences dans leurs coûts de réparation.

Il semble se dégager, des statistiques récentes, que l'origine de fabrication d'un véhicule et son empattement pourraient être des critères significatifs en la matière. D'autres caractéristiques reliées à la technique de fabrication des véhicules en matière de traction ou de construction de leurs châssis pourraient également devenir des éléments très révélateurs.

Quelle que soit la voie que prendra cette réforme, les assureurs ne devront pas hésiter à reconnaître pleinement dans leur classification des véhicules les différences dans les coûts de réparation qui ressortent nettement des statistiques d'expérience. Ils le font encore de façon trop mitigée.

L'expérience de sinistres observée pour différents types de véhicules reflète également la fréquence de sinistres particulière à chaque type de véhicule. Les statistiques montrent que certains véhicules sont plus sujets que d'autres à donner lieu à un sinistre. Dans le cas d'accidents de la route, cette situation ne peut être reliée que de façon lointaine au véhicule lui-même; c'est plutôt de la conduite du véhicule que résultent ces accidents.

On explique toutefois ces différences dans les fréquences de sinistres en faisant une association entre les types de véhicules et le profil des conducteurs qui les conduisent. Il semble que les comportements ou habitudes des conducteurs influencent le choix qu'ils font d'un véhicule; certaines catégories de conducteurs semblent privilégier certains types de véhicules. C'est ainsi que se transpose sur des types particuliers de véhicules l'expérience d'accidents plus ou moins bonne des différentes catégories de conducteurs.

C'est donc dire qu'une classification des véhicules qui reconnaîtrait pleinement les différences dans leur expérience de sinistres, refléterait également l'expérience de conduite de leurs conducteurs.

Certains voient dans une telle classification une alternative ou un complément important au classement actuel des conducteurs fondé sur des critères d'âge, de sexe et d'état civil. En reconnaissant par le biais des véhicules les différences dans l'expérience de sinistres, on atténuerait ainsi l'importance de ces critères et des critiques qu'ils suscitent. Le véhicule est un critère qu'on peut plus directement associer au risque assuré et qui a l'avantage de permettre des choix à l'assuré.

Une évolution graduelle dans ce sens du système de classification avait été annoncée en 1982 par un comité du Groupement des assureurs automobiles en réponse aux critiques alors formulées sur le système. On doit constater qu'après plus de trois ans, cette réforme est peu avancée. Cela s'explique du fait que les assureurs continuent de privilégier les classes de conducteurs comme critère prépondérant de différenciation de l'expé-

rience de sinistres. Dans ce contexte, on ne doit pas s'étonner que la classification des véhicules tienne encore peu compte de l'expérience de sinistres par type de véhicule; il ne peut y avoir double emploi.

Une réforme en profondeur de la classification des véhicules est donc peu probable tant que cette situation durera. Il s'agit en fait d'une question de choix, par les assureurs, des éléments qu'ils désirent reconnaître de façon plus particulière dans la tarification. Présentement, l'âge des conducteurs est un élément qui retient beaucoup leur attention, tout comme d'autres critères à la base des rabais qu'on verra maintenant.

Le rabais

Les quatre variables que nous venons d'analyser constituent les règles de base à la classification. Les assureurs établissent des tarifs pour chaque possibilité de classement d'un assuré et de son véhicule. Le niveau de la prime que devra payer un assuré sera toutefois, dans bien des cas, différent du tarif ainsi déterminé.

Cela s'explique du fait que les assureurs, par leurs politiques de rabais, viennent modifier cette tarification de base. Les rabais jouent, depuis quelques années, un rôle important dans la tarification; ils s'appliquent à beaucoup d'assurés et les diminutions de primes auxquelles ils donnent lieu sont importantes.

Cette influence des rabais dans la tarification s'est de nouveau intensifiée en 1985, alors qu'on a vu s'accroître la proportion d'assureurs y recourant ainsi que le nombre moyen de rabais offerts par assureur.

C'est ainsi qu'en 1985, 75% des assureurs offraient en moyenne 2,5 rabais différents; en 1984, cette proportion d'assureurs était de 70% avec une moyenne de deux rabais par assureur.

Le type de rabais qui demeure le plus populaire chez les assureurs est celui établi en fonction de l'âge de l'assuré; environ 70% des assu-

reurs offraient un tel rabais en 1985 comparativement à 40% en 1984. On voit donc que l'importance de ce rabais s'est accrue au cours de la dernière année. En fait, il s'agit maintenant d'une pratique généralisée; les quelques assureurs qui n'offrent pas un tel rabais ont une part de marché peu significative.

Les pratiques des assureurs en la matière demeurent, par contre, diversifiées tant dans les catégories d'âges reconnues que dans le niveau des rabais accordés. Les catégories d'âges observées se réfèrent aux 35 ans et plus, 45 ans et plus, 55 ans et plus ou 65 ans et plus; les conducteurs de 45 ans et plus sont particulièrement visés par les assureurs. Quant au niveau du rabais, il varie de 5% à 30% selon l'assureur et la catégorie d'âges impliquée.

Comme nous l'avons signalé précédemment dans l'analyse des classes de conducteurs, ces rabais contribuent à segmenter la grande classe des conducteurs adultes comprenant plus de 75% des assurés. C'est une façon indirecte de reconnaître des classes additionnelles de conducteurs.

Un autre type de rabais qui gagne en popularité chez les assureurs est celui basé sur l'expérience de sinistres d'un assuré; ce rabais est accordé à un assuré qui n'a fait aucune réclamation au cours d'une certaine période. En 1985, 42% des assureurs offraient un tel rabais comparativement à 23% en 1984.

Le niveau du rabais ainsi accordé peut varier de 5% à 30% selon l'assureur et la durée de la période sans réclamation y donnant droit; cette période peut porter sur un à cinq ans. Ce rabais n'est généralement pas offert à un nouvel assuré pour une raison évidente; celui-ci n'a pas encore d'expérience de réclamation avec l'assureur.

Bien qu'il soit encore moins répandu que le rabais selon l'âge, on constate tout de même que c'est ce type de rabais qui produit, en moyenne, l'effet de réduction le plus significatif sur le niveau des primes.

En fait, ce rabais est offert par la plupart des assureurs importants. On peut donc s'attendre à ce que sa popularité croisse au cours des prochaines années tout autant que son influence dans la tarification. Comme nous l'avons souligné précédemment, l'application de ce rabais supplée au système des dossiers de conduite qui n'a plus de signification. Son développement pourrait bien donner naissance, de façon indirecte, à un nouveau système structuré de dossiers fondé sur l'expérience de réclamations des assurés.

Une particularité importante de ce rabais est que les conditions qui y donnent droit tiennent compte, dans le régime actuel d'indemnisation directe des assurés, d'accidents où l'assuré n'a pas été tenu responsable.

Un autre type de rabais en usage chez beaucoup d'assureurs est celui octroyé à un assuré qui souscrit une couverture complète, soit les couvertures de responsabilité civile, de collision et d'accident sans collision ni versement. Ce rabais était offert par 35% des assureurs en 1985 comparativement à 22% en 1984. Son niveau peut varier de 3% à 15% selon l'assureur.

Pour la plupart des assureurs qui offrent ce rabais, la couverture complète ne constitue pas toutefois l'unique condition qui donne lieu au rabais; il faut en plus que l'assuré n'ait fait aucune réclamation durant une certaine période, généralement trois ans. Dans ce contexte, le rabais perd quelque peu de sa signification originale; celle-ci ne peut plus être uniquement reliée à des considérations d'économie d'échelle.

On a également observé au cours de la dernière année un regain de popularité d'un type de rabais qui était auparavant prédominant lorsque les politiques de rabais des assureurs étaient plus restreintes. Il s'agit du rabais basé sur la catégorie d'emploi ou la profession de l'assuré. Environ 30% des assureurs offraient un tel rabais en 1985 comparativement à 10% en 1984.

Les assurés visés sont ceux des professions dites libérales ou qui exerçent un emploi dans des secteurs particuliers, comme ceux de l'éducation, de la santé et autres secteurs publics ainsi que les secteurs financiers.

Le niveau de ce rabais varie selon l'assureur. Il se situe le plus souvent à 10% pour les professions libérales et à 15% pour les autres catégories d'emploi mentionnées précédemment; il peut aller jusqu'à 30% chez certains assureurs.

Ce rabais n'est toutefois pas offert à tous les assurés de ces professions ou emplois. L'âge de l'assuré est également pris en considération par la plupart des assureurs; le rabais n'est généralement offert qu'aux assurés de 25 ans et plus. On doit voir là encore l'importance de l'âge dans la tarification.

On doit s'attendre à ce que ce type de rabais continue de se répandre chez les assureurs, car il est maintenant utilisé par la plupart des assureurs importants. L'effet moyen de réduction dans les primes produit par ce rabais rejoint déjà celui des rabais selon l'âge.

D'autres types de rabais sont également offerts par certains assureurs, mais ils ne sont pas aussi répandus que ceux qu'on vient de voir.

C'est ainsi que des assureurs offrent des rabais dont les conditions d'admission réfèrent à un mélange de critères comme, par exemple, un rabais accordé aux assurés de 45 ans et plus, qui souscrivent une couverture complète et qui n'ont fait l'objet d'aucune réclamation depuis cinq ans. Il s'agit en fait de variantes plus restrictives des types de rabais mentionnés précédemment.

Certains assureurs offrent à leurs assurés un rabais au renouvellement de leur police; le niveau de ce rabais est généralement de 5%. Nous nous référons ici à des rabais où le renouvellement de la police est l'u-

nique condition d'admissibilité. Ce critère est aussi utilisé comme condition additionnelle dans d'autres types de rabais.

On observe enfin chez quelques assureurs des types de rabais qui ont la particularité de reposer sur certaines considérations tout à fait étrangères à l'objet même de l'assurance automobile.

C'est ainsi, par l'exemple, qu'un assureur accorde un rabais à ses assurés de 30 ans et plus qui sont propriétaires d'une maison ou d'un condominium et qui n'ont fait aucune réclamation depuis trois ans. La notion de propriété de résidence rattachée à ce rabais est tout à fait non pertinente au risque assuré et fait en sorte d'exclure des assurés locataires à l'admission d'un rabais qui atteint tout de même 30%. On peut sérieusement remettre en question l'équité d'une telle pratique.

On voit donc que les rabais ont une grande influence sur la tarification. La réduction de la prime qu'ils entraînent peut être considérable pour certains assurés, particulièrement s'ils font affaires avec des assureurs qui ont recours à plusieurs rabais. Les assurés ont donc tout intérêt à tenir compte de cet aspect de la tarification dans le choix d'un assureur; ils peuvent représenter pour certains assureurs des clients privilégiés.

Une conséquence additionnelle de la prolifération des rabais de toute sorte au cours des dernières années est qu'ils ont contribué à compliquer singulièrement le processus d'établissement de la prime d'un assuré. Ce processus fait maintenant appel à une foule de critères et peut donc faire l'objet plus facilement d'erreurs ou d'oublis.

On pourrait peut-être voir là l'explication du cas d'un assuré qui, par l'intermédiaire de trois courtiers différents, s'est vu offrir, pour un même assureur, trois niveaux de primes différents. Ce cas n'est probablement pas unique.

Les assurés ont donc aussi avantage, sous cet aspect, à demeurer vigilants et les courtiers à être alertes de façon à assurer les meilleures conditions à leurs clients. Les pratiques des assureurs en matière de rabais sont variées et évoluent rapidement.

On a donc vu, dans cette première section du chapitre 3, ce que fut l'évolution des règles de classification en 1985. Les faits saillants en sont la poursuite de la réforme des territoires de tarification et l'importance toujours plus grande des rabais dans la tarification.

Il se dégage de ce système de classification qu'à part les considérations territoriales, les éléments qui influencent le plus le niveau de la prime d'un assuré sont son âge, les réclamations qu'il a faites au cours des dernières années ainsi que sa profession ou sa catégorie d'emploi.

3.2 LES NOUVEAUX TERRITOIRES DE LA RÉGION DE MONTRÉAL

La grande région métropolitaine de Montréal fait l'objet depuis quelques années d'une restructuration territoriale importante de la part des assureurs. Cette région qui était autrefois considérée comme un seul territoire dans la tarification est aujourd'hui largement subdivisée par les assureurs, comme on l'a vu dans la section précédente.

Cette réforme instaurée à la fin de 1982 par certains assureurs importants a pris de plus en plus d'ampleur au fil des ans au point que de nombreuses subdivisions de l'ancien territoire sont maintenant reconnues par beaucoup d'assureurs. C'est ce qu'avaient illustré les données du tableau 4.

Ce morcellement de la grande région de Montréal s'est fait graduellement. La plupart des assureurs ont procédé par étapes à partir du centre du territoire jusqu'à ses régions périphériques.

C'est ainsi que dans un premier temps, on a démarqué l'est de l'Ile de Montréal du reste du territoire. La ville de Montréal et certaines villes avoisinantes ont alors été reconnues comme territoire particulier.

Dans une seconde étape, l'ouest de l'Ile de Montréal, l'Ile-Jésus et certaines municipalités de la rive-sud immédiate ont aussi fait l'objet d'une reconnaissance particulière pour donner naissance à un autre territoire spécifique. Ce territoire a été par la suite scindé de nouveau pour reconnaître de façon indépendante l'Ile-Jésus.

La réforme s'est enfin poursuivie sur le reste de l'ancien grand territoire, soit les vastes régions en périphérie des îles centrales. C'est ainsi qu'on a démarqué ces régions à partir de considérations surtout géographiques, augmentant donc encore le nombre des nouveaux territoires.

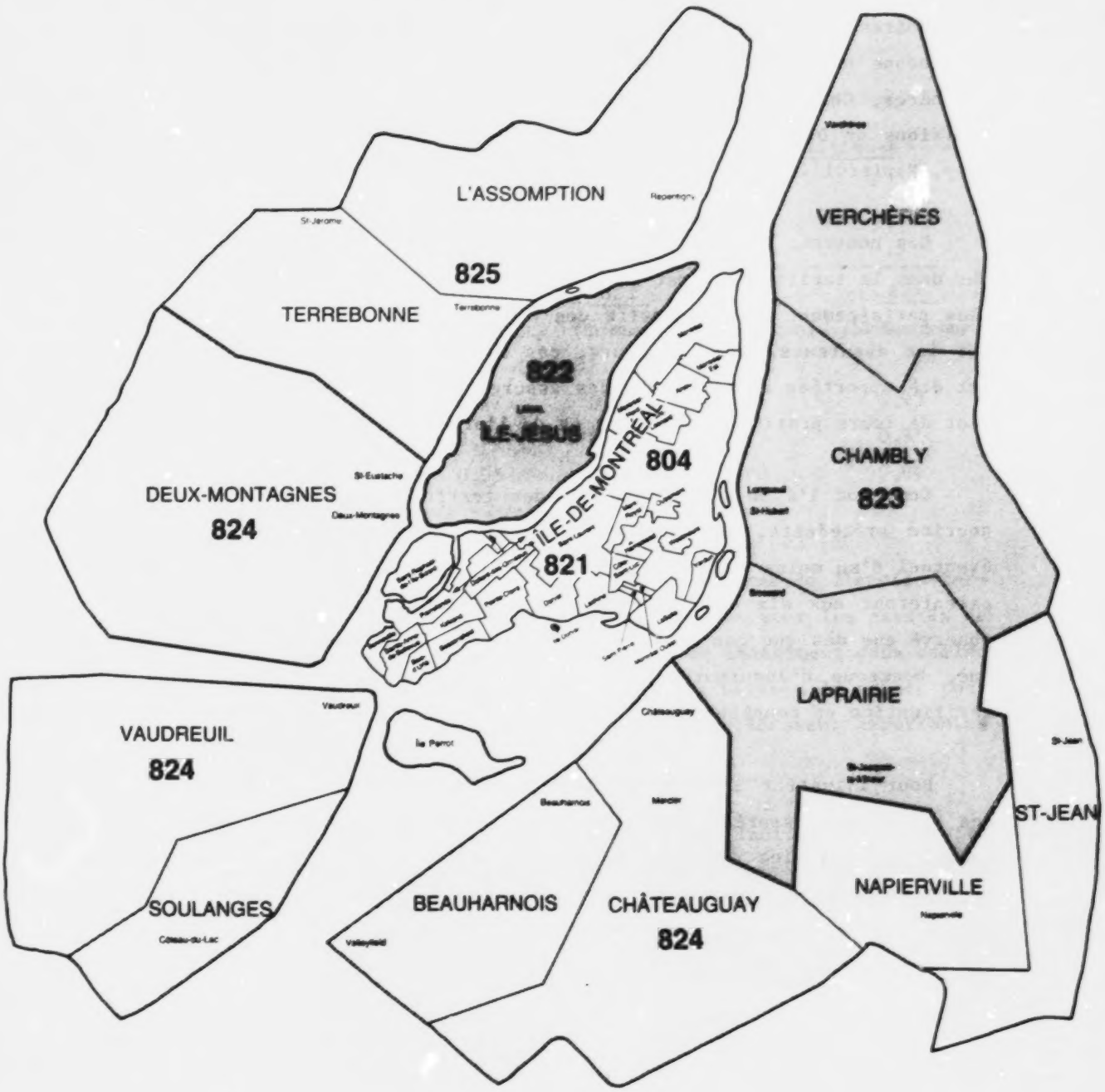
Le schéma de développement que nous venons de décrire n'a pas été appliqué rigoureusement comme tel par l'ensemble des assureurs. Certains assureurs ont effectué dès le début de nombreuses subdivisions, alors que d'autres reconnaissent encore peu de nouveaux territoires. De plus, les démarcations des nouveaux territoires créés par certains assureurs ont pu diverger de celles mentionnées précédemment.

Ce schéma donne toutefois une idée assez précise de l'orientation ou de l'axe de la réforme territoriale qui a prévalu dans la grande région de Montréal et qui, rappelons-le, n'est pas terminée.

On peut d'ailleurs apprécier ce phénomène dans les modifications qui furent apportées au début de 1985 au Plan statistique du Québec; ce plan reconnaît maintenant six zones ou territoires statistiques différents pour la région de Montréal. Ces nouveaux territoires statistiques sont illustrés à la page 43.

On voit que l'Ile de Montréal est scindée en deux territoires, soit le territoire 804 pour l'est de l'Ile et le territoire 821 pour l'ouest.

LES 6 TERRITOIRES DU PLAN STATISTIQUE DU QUÉBEC
DÉSIGNANT LA GRANDE RÉGION MÉTROPOLITAINE DE MONTRÉAL.
(incluant les divisions de recensement constituantes)



Pour une description complète et détaillée de tous les territoires du plan statistique, veuillez vous référer à l'annexe 2.

L'Ile-Jésus, quant à elle, est reconnue comme un territoire particulier, soit le territoire 822.

En périphérie de ces territoires centraux, on observe trois grands territoires. Le territoire 825 regroupe les divisions de recensement de Terrebonne et L'Assomption, le territoire 823 comprend les divisions de Verchères, Chambly et Laprairie, et enfin le territoire 824 inclut les divisions de Deux-Montagnes, Vaudreuil, Soulanges, Beauharnois, Châteauguay, Napierville et St-Jean.

Ces nouveaux territoires statistiques ne sont pas encore tous reconnus dans la tarification par l'ensemble des assureurs; ils ne sont pas non plus parfaitement représentatifs des démarcations territoriales apportées par les assureurs. Par ailleurs, ces modifications au Plan statistique ont été apportées à la demande des assureurs et on peut y voir là le reflet de leurs pratiques actuelles et de l'orientation qu'elles prendront.

Comme on l'a vu dans l'analyse des territoires de tarification à la section précédente, les pratiques des assureurs tendent vers l'emploi éventuel d'au moins six territoires pour la région de Montréal, qui s'apparenteront aux six nouveaux territoires statistiques. On a d'ailleurs observé que dès que ces modifications ont été apportées au Plan statistique, beaucoup d'assureurs ont commencé à ajuster leurs territoires de tarification en conséquence.

Pour illustrer l'effet de cette réforme territoriale sur le niveau des primes des assurés, nous avons calculé la prime moyenne exigée d'un assuré-type par les dix plus importants assureurs dans certaines villes représentatives des nouveaux territoires statistiques. Le type d'assuré retenu est un conducteur de classe 02, ayant un dossier de cinq ans sans accident et conduisant un véhicule du groupe 7.

Ces primes ont été comparées à la prime moyenne exigée pour un même type d'assuré dans l'ensemble des nouveaux territoires regroupés, soit l'équivalent de l'ancien grand territoire de la région de Montréal.

Ces relations ou relativités des primes, illustrées au tableau 5, donnent une bonne indication de l'effet de la réforme sur le niveau des primes des assurés des divers territoires. Une relativité supérieure à 1 indique une augmentation de la prime, alors qu'une relativité inférieure à 1 est indicatrice d'une diminution.

TABLEAU 5

Relativités des primes des nouveaux territoires statistiques de la région de Montréal

Année	Territoires (villes choisies)					
	804 (Montréal)	822 (Laval)	821 (St-Laurent)	823 (Brossard)	825 (Assomption)	824 (St-Eustache)
1983	1,05	0,98	0,97	0,96	0,94	0,93
1984	1,06	1,00	0,96	0,95	0,93	0,91
1985	1,08	1,00	0,95	0,95	0,92	0,84

Il ressort des données de ce tableau que la réforme de l'ancien territoire de Montréal a amené une augmentation de primes pour les assurés de l'est de l'Ile de Montréal (territoire 804), peu de changement dans celles des assurés de l'Ile-Jésus (territoire 822) et des baisses de primes pour les assurés de tous les autres territoires, particulièrement importantes dans le territoire 824.

On peut également voir dans l'évolution de ces indices de relativité au cours des trois dernières années, l'impact de plus en plus grand qu'a la réforme au fur et à mesure que les assureurs se réfèrent à plus de territoires dans leur tarification. Comme on l'a signalé dans la section précédente, certains assureurs importants n'utilisaient pas encore en 1985 un nombre aussi élevé de territoires, mais il est fort probable qu'ils le feront bientôt. C'est donc dire que les indications fournies dans le

tableau 5 ne sont encore que partiellement représentatives des écarts réels dans les primes de chaque territoire.

En fait, il s'agit d'indices moyens établis à partir de certaines villes pour un échantillon d'assureurs. La situation pourra donc être différente selon l'assureur et les spécificités des subdivisions territoriales qu'il apporte dans sa tarification. Par ailleurs, cet échantillon est assez significatif de l'orientation que prend la tarification dans la région de Montréal.

Comme les pratiques des assureurs en la matière ne sont encore ni uniformes ni définitives, les assurés ont tout intérêt à être vigilants, sous cet aspect, dans le choix de leur assureur. Les données du tableau 5 indiquent qu'il y a des différences significatives dans le niveau des primes lorsque les assureurs se réfèrent à plusieurs territoires dans la région de Montréal.

La justesse de la réforme territoriale qui prévaut dans cette région, et particulièrement des différences dans le niveau des primes, pourra être testée lorsque les premières statistiques d'expérience des nouveaux territoires seront rendues disponibles par le Plan statistique.

CHAPITRE 4

LES COUTS DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE

Pour être en mesure d'apprécier la tarification en assurance automobile et son évolution, on doit inévitablement tenir compte des coûts que cette assurance engendre. Les primes servent, en somme, à couvrir les déboursés des assureurs.

Les coûts de l'assurance automobile se composent des sinistres ou réclamations réglées par les assureurs et des frais d'exploitation. On a vu, au chapitre 2, que des statistiques sont compilées chaque année sur ces composantes du coût de l'assurance et sont transmises à l'Inspecteur général des institutions financières.

On analysera donc, dans le présent chapitre, l'évolution des coûts qui se dégage des plus récentes statistiques compilées sur les sinistres et les frais d'exploitation des assureurs. On fera ensuite état des perspectives futures qu'on en dégage aux fins de l'estimation des coûts reliés à la tarification en 1985.

4.1 LES SINISTRES

Les données sur les sinistres sont, comme nous l'avons signalé au chapitre 2, rapportées selon deux bases de compilation différentes. Celle du Plan statistique du B.A.C. qui rapporte, dans son Livre Vert, les sinistres sur une base d'année d'assurance ou de police et celle du Plan statistique du Québec administré par le G.A.A. qui, dans son Livre Gris, les rapporte sur une base de survenance, indépendamment de la date d'émission des polices.

L'expérience des sinistres sur base d'année d'assurance est celle que nous utilisons pour évaluer le fondement de la tarification pratiquée par

les assureurs. Cette base compile les sinistres relatifs à un ensemble de polices émises au cours d'une période donnée. On peut donc, sur cette base, estimer le coût des sinistres qu'engendreront les polices émises en vertu d'une nouvelle tarification mise en vigueur par un assureur.

Quant à l'expérience des sinistres sur base de survenance, elle permet une meilleure appréciation des tendances dans l'évolution du coût des sinistres; cette expérience est plus développée et plus récente. Elle nous sert donc dans la fixation d'hypothèses de projection des coûts par année d'assurance. C'est également cette expérience des sinistres qui nous a servi à estimer la rentabilité des opérations d'assurance automobile au Québec en 1985; ce sujet est traité au chapitre 6.

Voyons maintenant ce que nous révèlent les plus récentes statistiques sur cette expérience des sinistres en regard des principales couvertures d'assurance des voitures de tourisme.

Le tableau 6 en page 49 illustre l'évolution au cours des dernières années d'assurance du coût des sinistres par véhicule assuré pour chacune de ces couvertures. Ce coût est décomposé en ses deux éléments, soit la fréquence des sinistres et le coût moyen par sinistre.

Les données de ce tableau ont été tirées du "Rapport statistique sur l'assurance automobile, 1984" (Livre Vert) publié par le B.A.C. en 1985.

Il convient de rappeler que les données publiées pour la plus récente année d'assurance, soit dans le cas présent l'année 1984, ont été estimées en partie. Cela s'explique du fait que les données sont arrêtées au 31 décembre 1984 et que des sinistres reliés à l'année d'assurance 1984, soit sur des polices émises entre le 1er juillet 1983 et le 30 juin 1984, continueront de survenir jusqu'en juin 1985. Le B.A.C. ajuste les données compilées pour tenir compte des sinistres qui se développeront ultérieurement; cet ajustement est fait à partir de l'expérience moyenne de développement des deux années précédentes.

TABLEAU 6

STATISTIQUES D'EXPÉRIENCE RELATIVES AUX VOITURES DE TOURISME

Année d'assurance	Fréquence des sinistres F	%*	Coût moyen par sinistre $	%*	Coût des sinistres par véhicule assuré $	%*
			RESPONSABILITÉ CIVILE			
1980	0,120		941		113,33	
1981	0,118	- 1,7	992	+ 5,4	117,00	+ 3,2
1982	0,095	-19,5	1 033	+ 4,1	97,66	-16,5
1983	0,092	- 3,2	1 082	+ 4,7	99,85	+ 2,2
1984	0,100	+ 8,7	1 143	+ 5,6	113,75	+13,9
			COLLISION			
1980	0,100		1 490		149,34	
1981	0,098	- 2,0	1 562	+ 4,8	152,43	+ 2,1
1982	0,075	-23,5	1 673	+ 7,1	126,03	-17,3
1983	0,073	- 2,7	1 712	+ 2,3	125,36	- 0,5
1984	0,076	+ 4,1	1 821	+ 6,4	138,51	+10,5
			ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT			
1980	0,108		547		58,88	
1981	0,111	+ 2,8	589	+ 7,7	65,54	+11,3
1982	0,095	-14,4	642	+ 9,0	60,97	- 7,0
1983	0,093	- 2,1	622	- 3,1	57,93	- 5,0
1984	0,098	+ 5,4	655	+ 5,3	64,07	+10,6

* Variation annuelle en pourcentage

Cela explique que les données apparaissant au tableau 6 pour l'année d'assurance 1983 sont différentes de celles publiées dans le tableau analogue de notre précédent rapport. Ces données tiennent maintenant compte des informations plus complètes devenues disponibles.

En fait, le coût des sinistres de l'année d'assurance 1983 s'avère, pour chacune des couvertures, plus élevé que l'estimation publiée en 1984. La fréquence a diminué moins que prévu et le coût moyen est plus élevé. Dans notre rapport de l'an dernier, nous avions prévu cette situation et nous avions ajusté en conséquence le coût des sinistres de l'année d'assurance 1983 avant de le projeter.

Cette situation s'explique du fait que les sinistres de l'année d'assurance 1983 ont atteint un niveau supérieur à l'expérience moyenne de développement des années 1981 et 1982. Il fallait s'y attendre, car la fin de l'année d'assurance 1983 a porté sur une période où les sinistres étaient à la hausse, alors que la situation inverse prévalait pour les années 1981 et 1982.

Pour l'année d'assurance 1984, les statistiques du tableau 6 révèlent une augmentation appréciable du coût des sinistres pour chaque couverture. Cette augmentation est le résultat d'une hausse aussi bien de la fréquence des sinistres que du coût moyen par sinistre.

La hausse dans la fréquence des sinistres des couvertures de responsabilité civile et de collision est le reflet de l'augmentation des accidents d'automobiles qui prévaut au Québec depuis le milieu de l'année 1983. Cette augmentation des accidents s'est faite particulièrement sentir sur l'expérience de l'année d'assurance 1984, qui porte sur des sinistres survenus depuis le 1er juillet 1983.

La hausse de l'ordre de 9% dans la fréquence des sinistres en responsabilité civile concorde assez bien avec ce que nous avions prévu l'an dernier. Tel n'est pas le cas toutefois pour la couverture de collision où la croissance de la fréquence est nettement inférieure à celle en

responsabilité civile. Nous avions au contraire prévu que la fréquence augmenterait plus en collision qu'en responsabilité civile, ce qui correspond à la situation généralement observée lorsqu'un contexte de reprise économique pousse à la hausse la fréquence des sinistres.

Lorsqu'on analyse plus à fond ces résultats, on s'aperçoit, toutefois, qu'ils ne sont aucunement indicateurs d'une nouvelle tendance. Ils sont, en fait, le reflet d'une situation passagère ayant prévalu au second semestre de 1983 et au premier semestre de 1984, alors que la fréquence des sinistres en collision a crû moins que celle en responsabilité civile. Depuis le second semestre de 1984, la situation semble être redevenue plus usuelle alors que l'inverse prévaut.

C'est d'ailleurs pourquoi nous nous attendons à ce que la fréquence des sinistres en collision de l'année d'assurance 1984 s'avérera plus élevée que celle estimée par le B.A.C. lorsque tous les sinistres auront été développés. Sous cet aspect, l'expérience moyenne de développement des années 1982 et 1983 se révélera une indication trop faible. L'augmentation de la fréquence des sinistres en collision illustrée au tableau 6 nous apparaît donc sous-évaluée.

Quant à la fréquence des sinistres de la couverture d'accident sans collision ni versement, elle suit généralement la même tendance que la fréquence des deux autres couvertures, même si elle n'est pas reliée aux accidents de la route. Ce phénomène s'est de nouveau confirmé en 1984, alors que la fréquence des sinistres de cette couverture s'est accrue de plus de 5%.

Le coût moyen par sinistre a, pour sa part, connu une progression de l'ordre de 5% à 6% en 1984 pour chaque couverture. Cette évolution du coût moyen doit être considérée comme modérée dans un contexte où les coûts de réparation des véhicules accidentés subissent l'inflation causée par l'importance de plus en plus grande, dans le parc automobile, de véhicules issus de la technologie nouvelle, comme ceux à traction-avant.

On doit donc voir dans ces résultats l'effet des mesures de contrôle des coûts instaurées au cours des dernières années. Les centres d'estimation des dommages aux véhicules et les politiques de règlement des sinistres plus serrées de la part des assureurs facilitent la négociation des coûts de réparations et restreignent leur progression.

L'évolution du coût moyen des sinistres est également influencée par celle des frais de règlement, particulièrement des frais internes des assureurs dont la progression n'est pas nécessairement proportionnelle à celle du niveau des sinistres. Les données publiées par le B.A.C. ne tiennent pas compte de cette évolution des frais internes de règlement des sinistres, puisqu'on ajoute ces frais au coût des sinistres, à partir de la proportion qu'ils avaient représentée par rapport aux sinistres au cours de l'année précédente.

C'est ainsi que le niveau des sinistres de l'année d'assurance 1984 a été augmenté d'une proportion de l'ordre de 15% comme estimation de ces frais internes. Cette proportion, représentative de l'expérience de 1983, se révélera, selon nous, des plus inappropriées dans le contexte de la hausse importante des sinistres en 1984. On note, en effet, dans les données recueillies par le Plan statistique du Québec que les frais internes de règlement des sinistres ont diminué en 1984 malgré la hausse des sinistres.

Les frais internes de règlement des sinistres de l'année d'assurance 1984 compteront donc pour une proportion moins importante des sinistres que celle incluse par le B.A.C. On estime que cette proportion sera d'au moins 2% inférieure à celle de 1983. C'est donc dire que la hausse du coût moyen en 1984 sera, en réalité, moins importante que celle illustrée au tableau 6; la diminution des frais internes aura contribué à restreindre la progression du coût moyen.

La méthode utilisée par le B.A.C. pour inclure les frais internes comporte également un autre élément de surévaluation du coût moyen des sinistres. Ces frais sont estimés à partir de l'expérience d'un échantil-

lonnage d'assureurs importants; les frais internes de ces assureurs sont proportionnellement plus élevés que ceux de l'ensemble des assureurs.

C'est ce qui fait que le niveau des frais internes inclus dans les données publiées par le B.A.C. est nettement plus élevé que le niveau réel de ces frais, ce que corroborent les données recueillies par le Plan statistique du Québec. On estime que cette façon de faire contribue à surévaluer le niveau du coût moyen de l'ordre de 3%. Cela n'invalide pas toutefois l'analyse faite précédemment de l'évolution de ce coût en 1984 car la même surévaluation prévalait en 1983.

On a donc vu que le coût des sinistres des principales couvertures de l'assurance des voitures de tourisme fut en hausse en 1984. Cette hausse se révèlera probablement moindre que ce que laissent voir les données publiées par le B.A.C. et illustrées au tableau 6, mais elle demeurera tout de même appréciable. C'est l'augmentation des accidents de la route au Québec qui est la principale cause de cette hausse des coûts en 1984.

Ces coûts de l'année d'assurance 1984 ont servi de base à la projection des coûts reliés à la tarification pratiquée en 1985, dont nous traiterons dans la dernière section de ce chapitre. Nous avons toutefois ajusté les données publiées dans le sens indiqué précédemment.

C'est ainsi que nous avons fixé à 110 $ le coût des sinistres par véhicule assuré pour la couverture de responsabilité civile, à 135 $ celui pour la couverture de collision et à 62 $ celui pour la couverture d'accident sans collision ni versement.

Les statistiques d'expérience pour l'année d'assurance 1985 seront connues dans quelques mois. On doit s'attendre à ce qu'elles révèlent une poursuite dans la hausse des coûts; les accidents d'automobiles ont continué d'augmenter en 1985 au Québec. Cette hausse pourrait également être amplifiée par une croissance du coût moyen beaucoup plus importante que celle observée en 1984.

Ce sont les indications que donnent d'ailleurs les plus récentes statistiques publiées par le G.A.A. sur l'expérience des sinistres par semestre de survenance. Ces statistiques sont illustrées au tableau 7 de la page 55. Pour le premier semestre de 1985, on a ajusté les données publiées à partir de l'expérience de matérialisation du semestre correspondant de l'année précédente; il s'agit donc d'une estimation.

Les données de ce tableau révèlent une augmentation importante du coût moyen des sinistres pour chaque couverture au second semestre de 1984 et au premier de 1985. On peut penser, à la lumière de ces statistiques que les nouveaux véhicules issus de la réforme technologique commencent à avoir leur plein impact sur les coûts de réparation. De plus, la hausse importante du coût moyen de la couverture d'accident sans collision ni versement pourrait être le reflet du nombre élevé de vols de radios d'auto constatés récemment.

On doit souligner que le coût moyen des sinistres illustré au tableau 7 ne tient pas compte des frais internes de règlement des sinistres. C'est ce qui explique que son niveau soit inférieur à celui du tableau 6.

On observe, enfin, au tableau 7 que la fréquence des sinistres en collision a repris depuis le second semestre de 1984 une ascension plus prononcée que celle en responsabilité civile. La situation inverse observée au cours des deux semestres précédents était peu coutumière et explique, comme on l'a souligné précédemment, l'augmentation moins importante de la fréquence des sinistres en collision au cours de l'année d'assurance 1984.

Si les tendances observées dans les statistiques du tableau 7 se maintiennent, on doit s'attendre à une augmentation appréciable du coût des sinistres au cours de l'année d'assurance 1985, particulièrement en ce qui concerne leur coût moyen.

TABLEAU 7

STATISTIQUES D'EXPÉRIENCE RELATIVES AUX VOITURES DE TOURISME

Semestre de survenance (année-semestre)	Fréquence des sinistres F	% **	Coût moyen par sinistre* $	% **	Coût des sinistres par véhicule assuré* $	% **
			RESPONSABILITÉ CIVILE			
1983-1	0,086		907		77,73	
1983-2	0,099	+11,1	933	+ 0,8	92,09	+12,0
1984-1	0,098	+14,0	941	+ 3,7	92,22	+18,6
1984-2	0,103	+ 4,0	1 033	+10,7	106,40	+15,5
1985-1	0,103	+ 5,1	1 063	+13,0	109,49	+18,7
			COLLISION			
1983-1	0,068		1 464		99,55	
1983-2	0,077	+ 8,1	1 514	- 0,3	116,58	+ 7,8
1984-1	0,075	+10,3	1 464	-	109,80	+10,3
1984-2	0,082	+ 6,5	1 693	+11,8	138,83	+19,1
1985-1	0,081	+ 8,0	1 660	+13,4	134,46	+22,5
			ACCIDENT SANS COLLISION NI VERSEMENT			
1983-1	0,090		535		48,15	
1983-2	0,097	+ 2,7	538	- 3,9	52,19	- 1,3
1984-1	0,096	+ 6,6	547	+ 2,2	52,51	+11,1
1984-2	0,100	+ 3,1	607	+12,8	60,70	+16,3
1985-1	0,100	+ 4,2	640	+17,0	64,00	+21,9

* Ces coûts ne tiennent pas compte des frais internes de règlement des sinistres.

** Variation en pourcentage par rapport au semestre correspondant de l'année précédente.

4.2 LES FRAIS D'EXPLOITATION DES ASSUREURS

En plus des sinistres qu'ils ont à compenser, les assureurs ont aussi, bien sûr, à rencontrer d'autres frais reliés à leurs activités. Ces frais d'exploitation sont les frais d'administration (salaires, loyers, dépenses de bureau, etc.), les commissions versées aux intermédiaires, les taxes sur les primes et les permis d'assureurs ainsi que les frais reliés à l'expertise de règlement des sinistres.

Le Plan statistique du Québec recueille chaque année les données relatives aux frais d'exploitation encourus par les assureurs; le G.A.A. transmet ces données à l'Inspecteur général des institutions financières. Les plus récentes données ainsi transmises en 1985 portent sur les frais de 1984.

Voyons donc ce que révèlent, pour l'ensemble des assureurs, ces données les plus récentes, telles qu'illustrées au tableau 8 où chacune des composantes des frais d'exploitation est exprimée en pourcentage des primes souscrites. Cette façon d'exprimer les frais d'exploitation permet de faire ressortir la portion des primes requise pour couvrir les frais.

On doit rappeler que les frais de règlement des sinistres, internes et externes, sont déjà inclus dans les coûts des sinistres du tableau 6 qu'on a analysés à la section précédente. Ils sont présentés, tout de même, au tableau 8 de façon à faire ressortir leur niveau et leur impact sur le niveau global des frais d'exploitation des assureurs.

TABLEAU 8

FRAIS D'EXPLOITATION DES ASSUREURS EN POURCENTAGE DES PRIMES SOUSCRITES AU QUÉBEC

Année	Commissions	Taxes et permis	Règlement des sinistres	Administration	Total
	%	%	%	%	%
1979	12,4	2,6	12,3	9,5	36,8
1980	13,1	3,3	11,4	9,4	37,2
1981	11,5	3,2	10,8	10,1	35,6
1982	12,3	3,3	9,8	9,3	34,7
1983	13,6	3,5	9,9	9,9	36,9
1984	13,4	3,3	9,9	9,9	36,5

L'examen des données du tableau 8 révèle que les frais d'exploitation des assureurs ont représenté, en 1984, une proportion moins importante des primes souscrites, laquelle est passée de 36,9% en 1983 à 36,5% en 1984. Cette légère baisse est tout de même significative dans l'optique où les primes souscrites ont chuté d'environ 4% en 1984. Dans ce contexte, on aurait pu s'attendre à une augmentation des frais d'exploitation en proportion des primes.

C'est donc dire que le niveau des frais d'exploitation en dollars a diminué de plus de 4% par rapport à 1983; cette diminution fait suite à la hausse modérée de 3% observée en 1983. Les frais d'exploitation ont donc peu progressé au cours des dernières années, ce qui contraste singulièrement avec la situation qui prévalait auparavant.

On doit voir dans les résultats des dernières années le reflet des mesures de compression des dépenses que les assureurs, comme d'autres types d'entreprises, ont prises dans le contexte économique plus difficile des années 1981 et 1982. L'effet de telles mesures a pris un certain temps avant de se matérialiser dans les frais d'opérations des assureurs.

On peut penser aussi que la vive concurrence dans ce marché favorise un meilleur contrôle de ces frais par les assureurs.

C'est ainsi que le niveau en dollars des frais d'administration des assureurs a chuté d'environ 4% en 1984; en 1983, il n'avait progressé que de 3%. On se souviendra que ces frais avaient augmenté de 13% en 1982 et de 28% en 1981. Cette diminution des frais d'administration en 1984 a permis qu'ils demeurent, en proportion des primes, au même niveau qu'en 1983, soit 9,9%, bien que les primes souscrites aient diminué.

Le même phénomène s'est produit pour les frais de règlement des sinistres dont le niveau, en dollars, a diminué en 1984; en proportion des primes souscrites, ces frais sont donc demeurés au même niveau qu'en 1983. On doit voir là l'effet des frais internes de règlement des sinistres qui ont diminué de 4% en 1984, bien que le volume des sinistres ait crû de façon significative. Ces frais, qui comptent pour plus de 60% de l'ensemble des frais de règlement, sont constitués en bonne partie de salaires d'employés des assureurs.

Quant aux commissions, elles ont accaparé en 1984 une proportion des primes à peu près identique à celle de 1983; la progression observée au cours des dernières années a donc été freinée en 1984. Si on tient compte de la baisse des primes souscrites, le niveau des commissions a, en fait, diminué de plus de 4% en 1984.

On peut associer ce résultat au fait que les commissions contingentes aient joué un rôle moins important en 1984 dans un contexte de moins bonne rentabilité des affaires. Ce sont ces commissions additionnelles versées par les assureurs en fonction des profits réalisés sur les affaires souscrites qui avaient contribué à ce que le niveau des commissions augmente de plus de 35% au cours des années 1982 et 1983.

On a donc vu que les frais d'exploitation des assureurs ont diminué en 1984 tant dans leur niveau que dans la proportion qu'ils représentent des primes souscrites. Pour les commissions, cette baisse est surtout la

conséquence de la baisse des primes souscrites alors que pour les frais d'administration et les frais internes de règlement qui n'évoluent pas nécessairement en fonction du volume d'affaires, on peut associer la baisse des frais à un contrôle plus serré des assureurs.

Pour 1985, on peut s'attendre à ce que ces frais d'exploitation augmentent, mais pas au point de modifier substantiellement la proportion qu'ils accaparent des primes souscrites, qui auront crû légèrement en 1985. Les frais d'administration devraient augmenter dans un contexte économique plus favorable, alors que le niveau des commissions en proportion des primes devrait tout au moins rester stable en 1985, alors que la rentabilité des affaires aura de nouveau diminué.

4.3 L'ESTIMATION DES COUTS DES POLICES ÉMISES EN 1985

Pour apprécier le fondement, ou plus précisément la rentabilité de la tarification pratiquée par les assureurs, on doit évaluer les coûts qu'engendreront les polices émises ou renouvelées en vertu de cette tarification.

C'est ainsi qu'au chapitre 6, on analysera le fondement de la plus récente tarification qui avait été soumise par les assureurs à la fin de 1985. La date d'entrée en vigueur de cette tarification varie selon l'assureur; si on considère, par ailleurs, l'ensemble des assureurs, elle se situe en moyenne au milieu de l'année 1985.

C'est donc dire qu'on doit estimer les coûts d'un ensemble de polices émises ou renouvelées sur une période d'un an à compter du 1er juillet 1985. Si on se réfère aux définitions données précédemment dans ce rapport, il s'agit en fait des coûts de l'année d'assurance 1986.

Cette estimation est faite à partir d'une projection des coûts les plus récents observés, sur la même base dans le passé, soient ceux de l'année d'assurance 1984, qui ont été analysés dans la première section de ce chapitre. Cette projection s'étend donc sur deux années d'assurance et

elle implique l'estimation des sinistres qui pourront survenir aussi loin que le début de l'année 1987, puisque des polices seront émises ou renouvelées en 1986 à partir de la tarification établie par les assureurs en 1985.

C'est ainsi qu'on doit apprécier séparément l'évolution de chacune des composantes du coût des sinistres. On dispose d'indications assez précises sur l'évolution de ce coût jusqu'en 1985, mais au delà de cette période, l'exercice de prévision devient beaucoup plus difficile. L'évolution de la fréquence des sinistres et de leur coût moyen est influencée par une foule de facteurs sociaux, économiques, technologiques et autres dont la prévision est difficile ou, pour des facteurs telles les conditions climatiques, carrément impossible.

L'estimation des coûts futurs est donc, en grande partie, une question de perspectives et d'hypothèses. Voyons donc quelles sont ces perspectives et hypothèses que nous avons retenues pour l'évaluation des coûts reliés à la tarification de 1985.

Comme on l'a vu précédemment, la fréquence des sinistres fut en hausse en 1984, poursuivant ainsi l'ascension amorcée au milieu de 1983. Un contexte économique amélioré avait particulièrement contribué à ce que le nombre d'accidents d'automobiles au Québec s'accroisse, soit de 12% par rapport à 1983. Cette augmentation du nombre d'accidents était le reflet d'un nombre plus élevé de véhicules sur la route, mais surtout d'une fréquence d'accidents plus grande.

On pouvait s'attendre à ce que ce phénomène se poursuive en 1985, alors que continueraient de se manifester les effets de la reprise économique, particulièrement de la croissance importante des ventes de véhicules neufs observée depuis 1983. C'est ce que révélèrent les statistiques sur les accidents d'automobiles au Québec tout au long de l'année 1985; le nombre de ces accidents a augmenté d'environ 12% en 1985 par rapport à 1984.

Cette nouvelle augmentation des accidents se répercutera sur la fréquence des sinistres, qui poursuivra sa hausse en 1985. Cette hausse sera toutefois moins importante qu'en 1984; l'accroissement du nombre de véhicules sur la route a joué un rôle plus significatif en 1985 sur l'augmentation du nombre d'accidents.

C'est ce qu'ont révélé d'ailleurs les plus récentes statistiques sur les sinistres du tableau 7. L'augmentation de la fréquence des sinistres des couvertures de responsabilité civile et de collision a été, au premier semestre de 1985, beaucoup moins importante que celle du nombre d'accidents qui, pour la même période, s'est élevée à environ 15%.

Ces statistiques font aussi ressortir une hausse plus grande de la fréquence des sinistres en collision qu'en responsabilité civile. Dans un contexte économique en reprise, on assiste à une croissance plus importante du nombre de véhicules assurés en vertu de cette couverture non obligatoire, principalement causée par le remplacement des véhicules usagés par des véhicules neufs. Cela contribue, durant une certaine période, à accentuer la croissance de la fréquence des sinistres en collision.

On voit donc que la fréquence des sinistres aura de nouveau augmenté en 1985 et que cette hausse aura été plus prononcée pour la couverture de collision.

Quant à la situation qui prévaudra à partir de 1986, elle est plus incertaine. Il est possible, voire même probable, que le nombre d'accidents continuera à augmenter si le nombre des véhicules sur la route poursuit son ascension. Par ailleurs, il est plus difficile de prévoir si la fréquence des accidents augmentera de nouveau et jusqu'à quel niveau.

Il faut, à cet égard, se demander si la fréquence atteindra éventuellement un niveau identique à ce qu'il était en 1981, avant que la récession économique ne le pousse à la baisse et qu'une conjoncture améliorée n'amorce un phénomène inverse comme depuis quelque temps. En somme, le

problème est de savoir si la reprise économique annulera complètement les effets bénéfiques de la récente récession sur la fréquence des sinistres.

Nous pensons que tel ne sera pas le cas; la récente récession économique a eu des effets assez significatifs sur les habitudes et les comportements des automobilistes pour qu'il en demeure quelques acquis.

La fréquence des sinistres aura atteint à la fin de 1985, selon nos prévisions, un niveau d'environ 90% de ce qu'il était en 1981 pour la couverture de responsabilité civile et d'environ 85% pour la couverture de collision. Il ne faut donc pas prévoir que le niveau de la fréquence augmente beaucoup plus à partir de 1986.

C'est dans ce contexte que nous avons fixé comme hypothèse que la fréquence des sinistres de la couverture de responsabilité civile augmentera de 5% au cours de l'année d'assurance 1985 et demeurera stable au cours de l'année d'assurance 1986. Pour la couverture de collision, nous avons retenu des augmentations respectives de 7% et 2% pour les mêmes périodes.

Quant au coût moyen des sinistres, il faut prévoir qu'il augmentera de façon significative au cours de l'année d'assurance 1985. Ce sont les indications que donnent les récentes statistiques sur les sinistres illustrées au tableau 7, alors que le coût moyen par sinistre subit des augmentations importantes depuis le second semestre de 1984.

L'importance toujours plus grande dans le parc automobile des véhicules de technologie nouvelle, particulièrement ceux à traction-avant, commence donc à avoir un impact significatif sur les coûts des réparations, que ne peuvent contrebalancer complètement les mesures de contrôle des assureurs. Cet impact se fera particulièrement sentir en 1985; en 1986, la hausse du coût moyen devrait être plus modérée et plus proche du rythme de l'inflation.

Cette forte progression des coûts de réparation sera toutefois quelque peu atténuée par une baisse des frais de règlement des sinistres qui représenteront une proportion moins importante des sinistres qui eux, seront fortement en hausse.

En tenant compte de ces éléments, nous avons fixé l'hypothèse que le coût moyen des sinistres pour les couvertures de responsabilité civile et de collision augmentera de 10% au cours de l'année d'assurance 1985 et de 6% au cours de l'année d'assurance 1986.

Enfin, pour la couverture d'accident sans collision ni versement, nous avons retenu des hypothèses de croissance des coûts identiques à celles de la couverture de responsabilité civile. Nous avons peu d'indications nous permettant une projection plus précise des coûts de cette garantie, influencés par des particularités propres, tels le feu et le vol, difficiles à prévoir. L'expérience passée montre, toutefois, que les coûts de cette couverture suivent de très près les tendances des coûts en responsabilité civile.

Globalement, les hypothèses retenues prévoient une hausse de l'ordre de 16% du coût des sinistres pour une couverture complète d'assurance de voitures de tourisme au cours de l'année d'assurance 1985 et de l'ordre de 7% au cours de l'année d'assurance 1986.

Quant aux frais d'exploitation, on doit s'attendre, comme mentionné dans la section précédente, à ce qu'ils demeurent, en proportion des primes souscrites, à un niveau sensiblement équivalent à celui de 1984. C'est ainsi qu'on a supposé que ces frais compteront pour 27% des primes souscrites en sus, bien sûr, des frais de règlement des sinistres qui sont déjà inclus dans le coût des sinistres.

Des informations plus détaillées sur les hypothèses de projection des coûts ainsi que sur la méthodologie utilisée sont fournis à l'annexe 3.

Les coûts des polices émises ou renouvelées en 1985 ont donc été ainsi estimés pour l'ensemble des assureurs et pour chaque assureur à partir de sa propre expérience, lorsque celle-ci portait sur un volume d'affaires suffisant pour garantir sa fiabilité statistique. Dans l'évaluation des coûts par assureur, nous avons tenu compte également de la date effective d'entrée en vigueur de la tarification de l'assureur en 1985 et nous avons ajusté en conséquence les coûts estimés pour l'année d'assurance 1986.

Les coûts ainsi estimés sont illustrés aux tableaux 14 et 15 du chapitre 6.

CHAPITRE 5

LE NIVEAU DES PRIMES EN 1985

Le niveau des primes qu'ont payées les assurés automobilistes en 1985 a été influencé par plusieurs facteurs. Pour chaque assuré, ce niveau a d'abord varié selon l'assureur avec lequel il a fait affaires. Les assureurs n'ont pas tous les mêmes primes non plus qu'ils apportent les mêmes modifications à leur tarification. Comme on l'a constaté au chapitre 2, les pratiques des assureurs sont variées, tant dans le nombre et la fréquence des modifications qu'ils apportent que dans leur nature.

Le niveau de la prime d'un assuré variera également selon sa classification et les changements qu'on y apporte. On a vu au chapitre 3 qu'il existe sous cet aspect une foule de possibilités de classement des assurés et de différences dans les primes qui en résultent. Encore ici, les pratiques des assureurs sont diversifiées et le choix de l'assureur influencera le niveau de la prime.

D'autres facteurs ont aussi influencé l'évolution de la prime d'un assuré en 1985, tels les changements apportés à sa couverture d'assurance et le moment du renouvellement de sa police. Ce dernier facteur a joué un rôle particulièrement important en 1985, alors que les changements à la tarification ont suivi deux tendances opposées à des périodes différentes de l'année, l'une à la baisse dans les premiers mois de 1985 et l'autre à la hausse dans les derniers mois de l'année.

On voit donc qu'une multitude de situations différentes ont pu prévaloir lorsque les assurés ont renouvelé leurs polices en 1985. Le niveau de la prime d'un assuré a pu augmenter ou diminuer et l'impact de cette variation a pu diverger sensiblement entre les assurés. Il serait trop long d'illustrer ici toutes ces situations et d'analyser toutes les différences qu'elles engendrent.

On se limitera donc à évaluer de façon plus générale l'impact des changements apportés par les assureurs à la tarification en 1985, à partir de l'évolution du niveau moyen des primes exigées par l'ensemble des assureurs. On peut ainsi dégager les tendances que prend la tarification. C'est cette facette de l'analyse du niveau des primes qu'on verra d'abord dans la première section du chapitre 5.

On fera ensuite état du niveau moyen des primes exigées par les assureurs pour l'ensemble de leurs assurés selon leur plus récente tarification telle que déposée à la fin de 1985. C'est ce niveau moyen des primes qui sert à évaluer le fondement de cette tarification. Il permet également de faire ressortir les écarts dans les primes entre assureurs.

5.1 L'ÉVOLUTION DES PRIMES EN 1985

L'évolution des primes des assurés en 1985 a reflété les changements apportés par les assureurs à leurs tarifs en 1985.

L'impact de ces changements sur les primes payées par les assurés est évalué en comparant, pour certains types d'assurés, le niveau moyen des primes exigées par les assureurs à la fin de 1985 à celui de la fin de 1984. Rappelons que cette analyse est faite à partir des tarifs en vigueur au 1er novembre 1985 et que par conséquent, elle ne tient pas compte des modifications apportées aux tarifs après cette date.

Le tableau 9 de la page 67 illustre la variation, entre 1984 et 1985, des primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs pour ces différents types d'assurés représentatifs de la population d'automobilistes au Québec. Il s'agit des primes d'une couverture en responsabilité civile, protection obligatoire en vertu de la Loi sur l'assurance automobile, et d'une couverture complète qui comprend également les couvertures de collision et d'accident sans collision ni versement.

TABLEAU 9

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC EN 1984 ET 1985 PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS POUR DIFFÉRENTS TYPES D'ASSURÉS

Types d'assurés	Responsabilité civile			Couverture complète		
	1984	1985	Δ*	1984	1985	Δ*
A	128	127	- 0,8%	352	349	- 0,9%
B	153	154	+ 0,7%	390	385	- 1,3%
C	226	227	+ 0,4%	637	636	- 0,2%
D	188	191	+ 1,6%	503	501	- 0,4%
E	279	288	+ 3,2%	810	829	+ 2,3%

* Variation en pourcentage entre 1984 et 1985.

Définition des types d'assurés

A : Classe 01, dossier 5
Conducteur principal, célibataire, de 30 ans et plus, ou marié et âgé de 25 ans et plus, ou conductrice principale mariée ou célibataire âgée de 25 ans et plus, n'utilisant pas son véhicule pour aller au travail et parcourant moins de 16 000 km par année. Dossier de conduite de cinq ans sans accident.

B : Classe 02, dossier 5
Idem à classe A sauf que le véhicule est utilisé pour aller au travail.

C : Classe 04, dossier 5
Conducteur principal, célibataire âgé de 25 à 29 ans possédant un dossier de conduite de cinq ans sans accident.

D : Classe 19, dossier 5
Conductrice principale âgée de moins de 25 ans, mais d'au moins 21 ans, possédant un dossier de conduite de cinq ans sans accident.

E : Classe 12, dossier 5
Conducteur principal âgée de 21 ou 22 ans possédant un dossier de conduite de cinq ans sans accident.

Note

Il s'agit des primes moyennes exigées pour l'ensemble des territoires et pour un véhicule du groupe 07.

Les données de ce tableau révèlent que le niveau des primes à la fin de 1985 est peu différent de ce qu'il était à la fin de 1984. On observe, en fait, une très légère augmentation des primes en responsabilité civile et une diminution minime de celles relatives à la couverture complète pour la plupart des types d'assurés décrits.

En fait, seuls les jeunes conducteurs (type d'assurés E) se démarquent quelque peu avec une augmentation de la prime pour la couverture complète et une hausse plus forte en responsabilité civile. Ces différences dans l'évolution des primes des jeunes conducteurs se retrouvent également, et de façon plus prononcée, lorsqu'on analyse le niveau des primes de conducteurs encore plus jeunes que ceux faisant partie du type d'assurés E décrit dans le tableau. Pour ces plus jeunes assurés, on observe une hausse beaucoup plus importante du niveau des primes en 1985.

C'est par ailleurs la variation dans les primes exigées des assurés des types A et B qui est la plus représentative de l'évolution des primes des assurés en 1985; il s'agit de types ou de classes d'assurés regroupant la grande majorité des automobilistes québécois. D'ailleurs, les variations dans les primes de ces assurés diffèrent peu de celles qu'on évalue lorsqu'on regroupe l'ensemble des différents types ou classes d'assurés, soit une diminution de l'ordre de 1% dans la prime pour couverture complète et aucun changement dans celle de la couverture en responsabilité civile.

Il est toutefois important de signaler que les variations de primes illustrées au tableau 9 ont trait à des regroupements d'assurés établis en fonction des classes de conducteurs définies par les assureurs. On a vu au chapitre 3 que beaucoup d'assureurs segmentent encore davantage leurs classes par le biais de rabais fondés sur l'âge des assurés. Les assurés ainsi visés font pour la plupart partie des types ou classes d'assurés A et B du tableau 9.

C'est donc dire qu'en 1985, l'évolution des primes de certains assurés a pu diverger de celle illustrée audit tableau dans la mesure où leur

âge les rend éligibles à un rabais. Les modifications apportées par les assureurs à leurs primes en 1985 n'ont pas été les mêmes pour tous les assurés de type A ou B.

La variation dans les primes en 1985 ne s'est pas non plus appliquée de façon uniforme dans toutes les régions du Québec, comme l'indique le tableau 10 de la page 70 qui illustre la variation entre 1984 et 1985 des primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs pour différents territoires de tarification. Cette illustration est faite à partir des primes de la classe ou du type d'assurés regroupant le plus grand nombre d'automobilistes (type d'assurés B du tableau 9).

Les données du tableau 10 font ressortir des différences dans la variation des primes par territoire en 1985, tant en responsabilité civile que pour une couverture complète. Ces différences dansl'évolution des primes ne sont pas importantes en termes de dollars; celles en pourcentage sont toutefois plus significatives et indicatrices des tendances qui se dessinent dans les modifications apportées à la tarification.

C'est ainsi qu'on observe que la situation ayant prévalu dans les territoires 3 (district de Hull) et 8 (Iles-de-la-Madeleine) se démarquent particulièrement de celle des autres territoires. Ce sont les seuls territoires où on note une hausse du niveau moyen des primes pour une couverture complète et une augmentation significative, en pourcentage, des primes en responsabilité civile.

Pour le territoire 8, cette différence dans l'évolution des primes par rapport aux autres territoires est observée depuis des années. Il s'agit d'un territoire regroupant peu d'assurés et dans lequel beaucoup moins d'assureurs font affaires; la compétition y joue un moins grand rôle.

TABLEAU 10

PRIMES MOYENNES EXIGÉES AU QUÉBEC EN 1984 ET 1985 PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS POUR DIFFÉRENTS TERRITOIRES

	Responsabilité civile			Couverture complète		
Territoires	1984	1985	Δ *	1984	1985	Δ *
1	174	176	+ 1,1%	438	438	-
2	138	136	- 1,4%	334	326	- 2,4%
3	149	155	+ 4,0%	371	380	+ 2,4%
4	121	120	- 0,8%	311	302	- 2,9%
5	131	131	-	344	338	- 1,7%
6	145	143	- 1,4%	403	389	- 3,5%
7	156	155	- 0,6%	430	417	- 3,0%
8	147	153	+ 4,1%	421	430	+ 2,1%
9	125	125	-	318	314	- 1,3%
10	132	128	- 3,0%	358	340	- 5,0%
11	147	145	- 1,4%	433	422	- 2,5%

* Variation en pourcentage entre 1984 et 1985.

Notes : - Il s'agit des primes moyennes exigées d'un assuré de classe 02 possédant un dossier de conduite de cinq ans sans accident (type d'assuré B du tableau 9) et conduisant un véhicule du groupe 07.

- Pour une définition des territoires, voir l'annexe 2.

Le territoire 3 est également un territoire peu populeux; par contre, la plupart des assureurs y font affaires. La situation observée dans ce territoire en 1985 peut, par ailleurs, être indicatrice d'une expérience de sinistres particulière à ce territoire comprenant un nombre plus important d'automobilistes qui circulent régulièrement en Ontario. L'expérience de sinistres en responsabilité civile dans cette province montre, depuis quelque temps, des signes de détérioration importante.

Dans les autres territoires, on note que le niveau moyen des primes a diminué ou est resté stable en 1985 tant en responsabilité civile que pour une couverture complète. La seule exception est la légère augmentation de prime observée en responsabilité civile pour la grande région métropolitaine de Montréal (territoire 1).

Il est toutefois important de rappeler que la plupart des assureurs reconnaissent maintenant dans leur tarification plusieurs subdivisions dans le territoire de Montréal, comme on l'a vu au chapitre 3. C'est donc dire, qu'en 1985, l'évolution des primes des assurés de ce territoire se sera écarté de la moyenne illustrée au tableau 10 selon la partie du territoire qu'ils habitent et les pratiques de leur assureur en matière de subdivisions territoriales. Les modifications apportées par les assureurs à leurs tarifs en 1985 ont varié dans diverses régions du grand territoire de Montréal.

Cette situation a également prévalu dans d'autres territoires subdivisés eux aussi par beaucoup d'assureurs en 1985, tels les territoires 2, 4, 5 et 7.

On a donc vu que le niveau moyen des primes exigées par les assureurs pour l'ensemble des assurés québécois est peu différent à la fin de 1985 de ce qu'il était à la fin de 1984.

Cette stabilité du niveau des primes n'indique nullement toutefois que les assureurs n'ont apporté aucune modification à leurs tarifs en 1985. Elle reflète, en fait, la transition qui s'est opérée au cours de

la dernière année dans l'évolution de la tarification. Dans les premiers mois de 1985, les assureurs ont continué d'appliquer des réductions à leurs tarifs, suivant en cela la tendance des dernières années; on a ensuite observé, après quelques mois d'accalmie, une tendance nouvelle qui s'est manifestée dans la seconde moitié de 1985, alors que plusieurs assureurs ont alors augmenté leurs tarifs.

C'est ainsi que le niveau moyen des primes exigées par l'ensemble des assureurs a poursuivi sa chute pendant un certain temps en 1985 et qu'il a par la suite été poussé à la hausse lorsque les assureurs ont commencé à augmenter leurs primes. Dans les faits, on estime que ce niveau a ainsi baissé d'environ 3% en dessous de ce qu'il était à la fin de 1984, pour ensuite remonter d'un peu plus de 2%. Cela explique la légère baisse d'environ 1% dans le niveau de la prime d'une couverture complète entre la fin de 1984 et la fin de 1985.

Il est important, sous cet aspect, de rappeler que notre évaluation du niveau des primes de la fin de 1985 s'est faite à partir des tarifs en vigueur au 1er novembre 1985 et ne tient pas compte, par conséquent, des augmentations de primes que beaucoup d'assureurs ont apportées après cette date en 1985, alors que se matérialisait de plus en plus le mouvement à la hausse dans les primes amorcé à l'automne de 1985.

C'est donc dire que l'augmentation du niveau moyen des primes estimée précédemment n'est encore que partiellement représentative de l'effet sur les primes qu'auront les augmentations de tarifs apportées par les assureurs; bon nombre d'entre eux, dont certains assureurs importants, n'avaient pas encore ajusté leur tarification en ce sens en date du 1er novembre 1985. Dans ce contexte, on doit s'attendre à ce que le niveau moyen des primes exigées par les assureurs continue à augmenter, ce que confirment les modifications à la tarification déposées par les assureurs depuis le 1er novembre 1985.

Il est encore trop tôt pour anticiper l'impact de ces augmentations sur le niveau des primes payées par les assurés. On observe, en effet,

chez les assureurs qui ont augmenté leurs tarifs, des pratiques assez variées.

Certains ajustent à la hausse l'ensemble de leurs tarifs alors que d'autres ne le font que pour certaines couvertures, certaines classes d'assurés ou certains territoires. Le niveau de ces ajustements varie également entre assureurs et selon les classes d'assurés ou les territoires où ils s'appliquent. On voit même des assureurs diminuer les primes de certains assurés et augmenter celles de certains autres assurés.

On constate également que les modifications à la hausse dans les primes sont le résultat beaucoup plus souvent d'une augmentation des tarifs de base que d'une réduction des rabais. En conséquence, même dans un contexte de primes à la hausse, les rabais conservent toute leur influence et leur attrait dans la tarification. Ce contexte n'a pas empêché certains assureurs d'augmenter le niveau de certains rabais ou d'en introduire de nouveaux. Cela ajoute donc à la difficulté de cerner précisément l'impact global des ajustements apportés par les assureurs à leur tarification ainsi que le niveau qu'atteindront éventuellement les primes moyennes exigées par les assureurs.

En somme, la tendance à la hausse observée dans les primes qui se matérialise depuis l'automne 1985 est loin d'être uniforme; elle se répercute de façon différente selon l'assureur, le type d'assurés et le territoire. Chez les assureurs qui ont appliqué une hausse uniforme pour l'ensemble de leurs tarifs, on observe que celle-ci se situe généralement entre 5% et 10%.

L'analyse qu'on vient de faire de l'évolution des primes en 1985 fait également ressortir que le moment du renouvellement de la police d'un assuré en 1985 ainsi que le choix de son assureur auront eu une influence particulièrement importante sur le changement du niveau de sa prime en 1985.

C'est ainsi que les assurés ayant renouvelé leur police dans la première moitié de l'année auront, pour l'instant, échappé aux augmentations de primes décrétées dans la seconde moitié de 1985; le niveau de leurs primes aura en fait diminué. Ces assurés n'avaient, par ailleurs, pas profité pleinement en 1984 de la réduction des tarifs qui s'était alors appliquée par étapes au cours de l'année.

Par contre, les assurés qui ont renouvelé leur police dans la seconde moitié de l'année 1985, et plus particulièrement dans les derniers mois, sont plus susceptibles d'avoir vu le niveau de leur prime augmenter, alors que prévalait la nouvelle tendance à la hausse des tarifs. Tel fut le cas si l'assureur avec lequel ils ont fait affaires avait à ce moment modifié ses tarifs à la hausse; dans le cas contraire, ces assurés ont pu éviter une augmentation qu'ils devront subir probablement en 1986.

La principale conclusion qui se dégage de cette analyse de l'évolution des primes, est que l'année 1985 aura marqué la fin du mouvement général de réduction des primes qui prévalait au Québec depuis 1982; au cours de cette période, le niveau moyen des primes exigées par les assureurs a chuté d'environ 30%. Depuis la seconde moitié de l'année 1985, ce niveau est en hausse, alors que les assureurs procèdent à des augmentations de leurs tarifs. On doit associer ce phénomène à la détérioration de la rentabilité des opérations d'assurance automobile au Québec, comme on le verra au chapitre 6.

On doit rappeler, en terminant, que les variations dans le niveau des primes que nous avons illustrées et analysées avaient trait à des assurés dont la classification n'avait pas changé au cours de la dernière année. Certains assurés, d'autre part, auront vu leur classification modifiée en 1985 et cela aura également joué dans l'évolution du niveau de leur prime en 1985.

C'est ainsi que certains assurés ont changé de classe de conducteur du fait qu'ils ont vieilli, qu'ils ont changé de statut civil ou qu'ils ont modifié leurs habitudes d'utilisation de leurs véhicules. Une nouvel-

le classification a également pu survenir si un assuré a changé de territoire ou si l'assureur avec lequel il fait affaires a reconnu de nouvelles subdivisions territoriales. Enfin, le remplacement ou le vieillissement du véhicule assuré a aussi pu influencer le niveau de la prime.

Les rabais ont aussi pu jouer un rôle important dans l'optique où un assuré y devenait admissible en 1985. Comme on l'a vu au chapitre 3, cette admissibilité était surtout fonction de l'âge de l'assuré, de son occupation ou des réclamations qu'il a pu faire auprès de son assureur dans le passé.

5.2 LES PRIMES MOYENNES EXIGÉES ET LES DIFFÉRENCES ENTRE ASSUREURS

Pour être en mesure d'analyser le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs, il faut évaluer le niveau moyen des primes qu'ils recevront en regard des polices émises ou renouvelées en vertu de cette tarification. Ces primes moyennes sont alors comparées aux coûts correspondants qu'on a estimé au chapitre 4.

L'évaluation des primes moyennes est faite pour chaque assureur à partir de son plus récent manuel de tarifs tel que déposé à la fin de 1985 et en tenant compte des aspects particuliers de son portefeuille d'assurés. Ce dernier élément est évalué à partir des plus récentes statistiques d'expérience d'un assureur et des informations additionnelles qu'il nous fournit quant à leur évolution en 1985.

On estime ensuite les primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs à partir des primes de tous les assureurs et de la distribution des parts de marché.

C'est ainsi qu'on évalue à 391 $ la prime moyenne exigée à la fin de 1985 par l'ensemble des assureurs pour une couverture complète d'assurance de voitures de tourisme (toutes limites, toutes franchises). Ce niveau de prime moyenne est le même que celui estimé à la fin de 1984. A cet égard, il faut préciser qu'on a dû ajuster à la baisse la prime moyenne de 1984,

illustrée dans notre rapport de l'an dernier, pour tenir compte des informations plus précises qui sont devenues disponibles en 1985. Les prévisions quant à l'évolution du portefeuille d'assurés et de véhicules se sont, en fait, révélées inexactes.

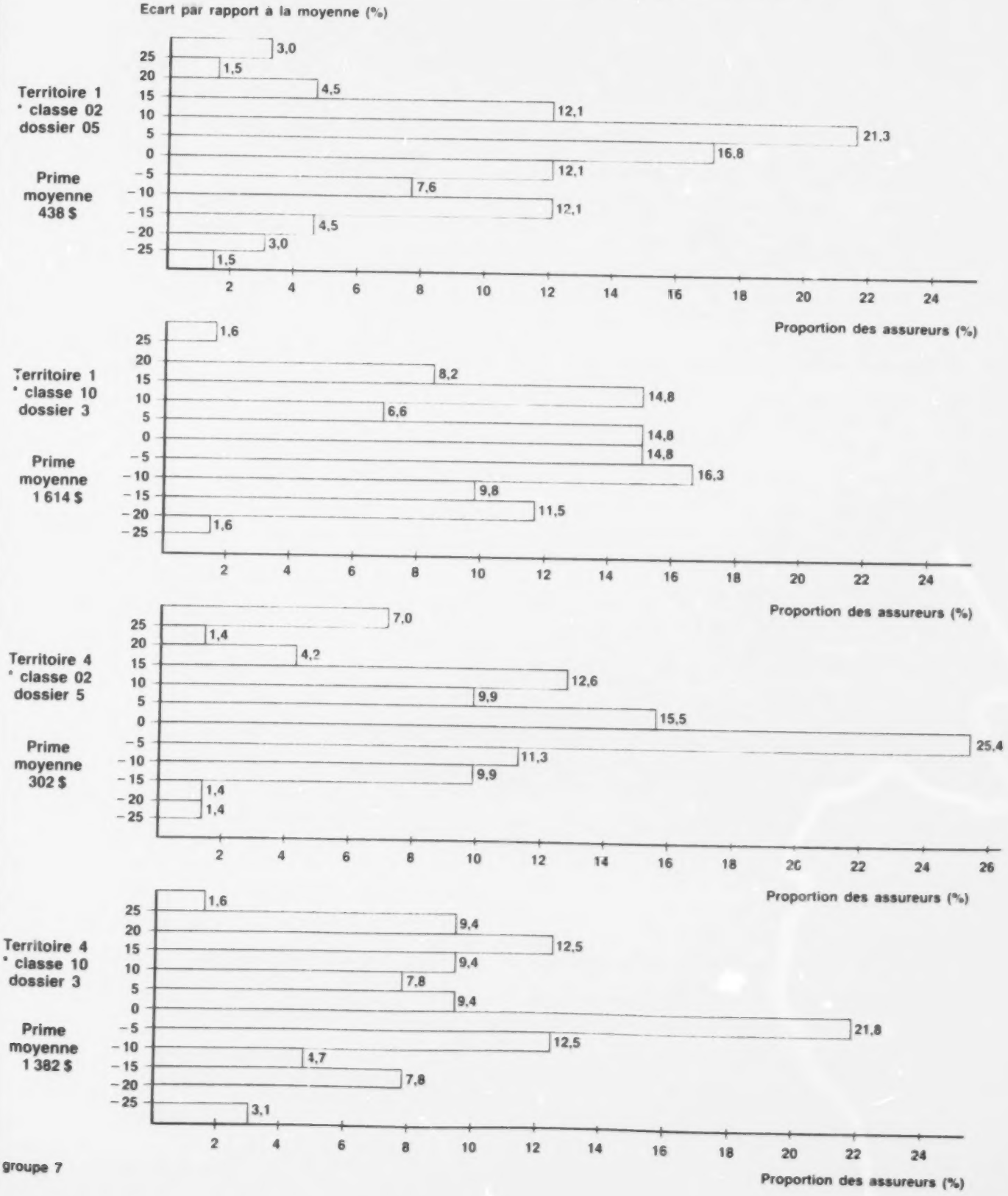
Cette stabilité dans le niveau de la prime moyenne en 1985 est le reflet de celle des tarifs, illustrée dans la section précédente. C'est donc dire que les changements dans la classification des assurés et de leurs véhicules en 1985 ont, globalement, eu un effet peu significatif sur le niveau moyen des primes exigées par les assureurs. Ces changements ont compensé la légère baisse d'environ 1% entre les tarifs de la fin de 1985 et ceux de la fin de 1984.

Les primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs ont également été évaluées par territoire et pour chacune des principales couvertures. Elles sont illustrées au tableau 14 du chapitre 6.

Le calcul des primes moyennes exigées par chaque assureur, en plus de servir à l'appréciation du fondement de la tarification, permet également d'analyser les différences dans les primes exigées par les assureurs.

A cet égard, l'histogramme du tableau 11 à la page 77 illustre la distribution des assureurs de voitures de tourisme selon le niveau de leurs primes par rapport aux primes moyennes exigées par l'ensemble des assureurs. Cette illustration est faite pour deux classes d'assurés extrêmes, à savoir la classe 2 où on retrouve la plus forte concentration d'assurés et la classe 10 des très jeunes conducteurs, ainsi que pour deux territoires, soit celui de la grande région de Montréal (territoire 1) et celui des Cantons de l'Est (territoire 4).

TABLEAU 11
DISTRIBUTION DES ASSUREURS DE VOITURES DE TOURISME SELON LE NIVEAU DE LEURS PRIMES PAR RAPPORT AUX PRIMES MOYENNES EXIGÉES PAR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS



* groupe 7

La première constatation qui émane du tableau 11 est que le niveau des primes exigées par la plupart des assureurs s'éloigne peu de la moyenne, mais que cette concentration est plus forte pour les primes des assurés de la classe 02 que pour celles des assurés de la classe 10.

Dans les faits, environ 60% des assureurs exigent des primes pour les assurés de la classe 02 qui se situent à l'intérieur d'un intervalle de ±10% de la prime moyenne, alors que cette proportion est de 50% pour les assurés de la classe 10. Lorsqu'on accroît cet intervalle à ±15%, cette proportion d'assureurs s'élève à plus de 80% pour les assurés de la classe 02, à environ 75% pour les assurés de la classe 10 dans le territoire 1 et à environ 65% pour ces mêmes assurés du territoire 4.

La plus forte concentration observée dans le niveau des primes des assurés de la classe 02 reflète la concurrence plus intense que se livrent les assureurs pour ces assurés qu'ils considèrent comme de meilleurs risques.

Lorsqu'on compare ces données à celles qui prévalaient en 1984, on s'aperçoit que le niveau des primes exigées par la plupart des assureurs tendent à se rapprocher de la moyenne de l'ensemble des assureurs. On peut donc supposer que les différences dans les primes des assureurs ont été moins grandes en 1985, dans un contexte de concurrence intense.

Cette croissance de la concentration autour de la prime moyenne a été particulièrement ressentie en 1985 dans les primes exigées des jeunes conducteurs (classe 10). Le niveau de ces primes a largement glissé en bas de la moyenne. Alors qu'en 1984, seulement 20% des assureurs exigeaient des primes en dessous de la moyenne pour ces jeunes conducteurs, cette proportion s'est accrue à plus de 50% en 1985.

Cette situation est imputable selon nous, beaucoup plus à une augmentation de la prime moyenne exigée de ces conducteurs qu'à une compétition plus grande des assureurs pour ce marché. Comme on l'a vu dans la premiè-

re section de ce chapitre, le niveau moyen des primes exigées des jeunes conducteurs a crû en 1985. On peut penser que ce sont surtout les assureurs dont les primes étaient les plus basses pour cette catégorie d'assurés qui ont ainsi augmenté leurs primes et que cela a contribué au phénomène mentionné précédemment.

La plus forte concentration des primes des assureurs autour de la moyenne illustrée au tableau 11 est un signe que le marché est demeuré très concurrentiel en 1985. Dans ce contexte, les primes exigées par la majorité des assureurs, principalement pour les meilleures classes d'assurés, diffèrent peu.

Cela ne veut toutefois pas dire que la plupart des assureurs demandent les mêmes primes, car on note toujours des différences significatives dans les primes exigées par les assureurs aux différentes catégories d'assurés. Les assurés ont donc toujours avantage à demeurer conscients de ces différences dans la recherche d'un assureur.

A titre indicatif, le tableau 12 de la page 80 illustre, pour certains types d'assurés du territoire de Montréal, la prime la plus basse et la prime la plus élevée qu'on retrouve dans les plus récents manuels de tarifs déposés par les assureurs pour la couverture de responsabilité civile et pour une couverture complète.

On y voit que l'écart dans les primes demandées pour un même assuré est important même si, en pratique, la plupart des assureurs qui soutiennent la concurrence ont des primes qui se situent près ou en dessous de la moyenne.

TABLEAU 12

NIVEAU MINIMAL ET MAXIMAL DES PRIMES EXIGÉES PAR LES ASSUREURS DE VOITURES DE TOURISME POUR CERTAINS TYPES D'ASSURÉS DU TERRITOIRE DE MONTRÉAL

	Prime la plus basse		Prime moyenne	Prime la plus élevée	
	$	Δ*	$	$	Δ*
Classe 2 - dossier 5					
Responsabilité civile	110	-37,5	176	219	+24,4
Couverture complète	295	-32,6	438	578	+32,0
Classe 2 - dossier 3					
Responsabilité civile	143	-32,5	212	266	+25,5
Couverture complète	393	-26,3	533	713	+33,8
Classe 10 - dossier 3					
Responsabilité civile	393	-24,4	520	796	+53,1
Couverture complète	1 258	-22,1	1 614	2 047	+26,8

* Variation en pourcentage par rapport à la prime moyenne exigée par l'ensemble des assureurs.

CHAPITRE 6

LA RENTABILITÉ DE L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

La rentabilité des opérations en assurance automobile au Québec se mesure en comparant le niveau des primes perçues par les assureurs à celui des déboursés qu'ils effectuent en regard des sinistres et de leurs frais d'exploitation. L'excédent ou l'insuffisance de ces primes sur les coûts constitue le profit ou la perte d'exploitation.

Cette mesure de la rentabilité permet d'évaluer la justesse ou le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs.

Dans ce dernier chapitre, la tarification sera ainsi évaluée de deux façons. On en fera, d'abord, une évaluation rétrospective à la lumière des résultats des opérations en assurance automobile au cours des dernières années. C'est ainsi que seront présentés et analysés les résultats de l'année 1985 qui seront ensuite mis en parallèle avec ceux des trois années précédentes. On fera ainsi ressortir l'impact qu'ont eu sur ces résultats les pratiques de tarification des assureurs.

On évaluera ensuite le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de l'année 1985. C'est ainsi qu'on comparera le niveau moyen des primes à l'estimation des coûts pour les polices qui seront émises ou renouvelées en vertu de cette tarification. Cette évaluation prospective de la tarification permettra d'expliquer, en partie, l'évolution des résultats d'opérations en 1985, mais aussi de dégager les perspectives pour 1986.

6.1 LES RÉSULTATS DES OPÉRATIONS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

Les résultats des opérations en assurance automobile au Québec ne sont pas illustrés spécifiquement aux états financiers déposés par les assureurs. Ils sont intégrés dans les résultats de l'ensemble des opérations des assureurs portant sur les diverses catégories d'assurances générales qu'ils souscrivent au Québec et ailleurs au Canada.

Il est toutefois possible d'évaluer les résultats de l'assurance automobile au Québec à partir des données recueillies par le Plan statistique du Québec. Ce plan compile les primes et les sinistres ainsi que les frais d'exploitation que les assureurs attribuent à leurs opérations en assurance automobile.

C'est donc à partir de ces données que furent évalués les résultats des opérations illustrés au tableau 13 de la page 84. Ils sont présentés séparément pour les voitures de tourisme et les autres types de véhicules assurés, tels les véhicules utilitaires et ceux des agriculteurs. L'assurance des voitures de tourisme est la principale constituante de l'assurance automobile; ce sont d'ailleurs les données relatives à cette catégorie de véhicules qui ont été analysées dans les chapitres précédents de ce rapport.

Les résultats des opérations de l'année 1985 illustrés au tableau 13 ont été estimés en partie car au moment de la production du présent rapport, seules les données relatives aux primes et aux sinistres des premiers six mois de l'année étaient disponibles. Nous avons donc estimé le niveau des primes et des sinistres de la seconde moitié de 1985; cet estimé fut fait à partir des tendances observées dans les plus récentes statistiques d'expérience, en ligne avec les hypothèses que nous avons posées au chapitre 4 quant à l'évolution des coûts.

Nous avons également dû estimer les frais d'exploitation des assureurs en 1985, car les plus récentes données disponibles en la matière sont celles de 1984, illustrées au tableau 8. C'est ainsi que, conformé-

ment aux perspectives énoncées au chapitre 4, on a posé l'hypothèse que ces frais d'exploitation, incluant les frais internes de règlement des sinistres, représenteront en 1985 une proportion des primes souscrites identique à celle de 1984, soit 33%.

Les frais d'exploitation des autres années ont aussi été calculés en proportion des primes souscrites, à partir des montants déclarés par les assureurs en vertu du Plan statistique. La proportion globale ainsi déclarée a été appliquée de façon uniforme à l'assurance des voitures de tourisme et à celle des autres types de véhicules même si, en réalité, cette proportion peut varier entre ces catégories de l'assurance automobile. Les assureurs ne détaillent pas aussi précisément la déclaration de leurs frais d'exploitation.

Ces précisions ayant été apportées sur les données illustrées au tableau 13, voyons maintenant ce qu'elles révèlent.

On y voit, d'abord, que des pertes d'exploitation assez importantes ont été encourues par les assureurs dans leurs opérations en assurance automobile au Québec en 1985. Selon notre estimation, ces pertes se chiffreront à environ 140 M$, soit 14% des primes acquises; c'est, évidemment, l'assurance des voitures de tourisme, avec des pertes de l'ordre de 16% des primes acquises, qui donne lieu à ce résultat.

Ces pertes d'exploitation en 1985 contrastent avec la situation observée au cours des trois années précédentes alors que les opérations d'assurance automobile au Québec avaient été rentables, particulièrement en 1982 et 1983.

Pour mieux comprendre l'évolution de ces résultats au cours des dernières années, il importe de rappeler certains événements qui y ont donné lieu.

On se rappellera d'abord qu'en 1981, les assureurs augmentèrent de façon importante leurs tarifs pour rétablir un meilleur équilibre entre

TABLEAU 13

RÉSULTATS DES OPÉRATIONS EN ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC

(en millions de $)

	1982	1983	1984	1985*
1. Primes souscrites				
- Voitures de tourisme	878 $	859 $	818 $	840 $
- Autres véhicules	176	178	172	170
- Total	1 054	1 037	990	1 010
2. Primes acquises				
- Voitures de tourisme	810	878	829	830
- Autres véhicules	170	176	176	175
- Total	980	1 054	1 005	1 005
3. Sinistres				
- Voitures de tourisme	449	443	537	685
- Autres véhicules	100	98	117	130
- Total	549	541	654	815
4. Frais d'exploitation**				
- Voitures de tourisme	273	288	269	277
- Autres véhicules	55	59	57	56
- Total	328	347	326	333
5. Profit (Perte)***				
- Voitures de tourisme	88	147	23	(132)
- Autres véhicules	15	19	2	(11)
- Total	103	166	25	(143)
6. Ratio de (5) sur (2)				
- Voitures de tourisme	+11%	+17%	+ 3%	-16%
- Autres véhicules	+ 9%	+11%	+ 1%	- 6%
- Total	+11%	+16%	+ 3%	-14%

* Les résultats de l'année 1985 ont été estimés.
** Incluant les frais internes de règlement des sinistres
*** Profit (perte) d'exploitation avant les revenus de placements, les impôts et autres postes extraordinaires.

le niveau de leurs primes et les coûts qui croissaient à cette époque de façon vertigineuse.

Alors même que les assureurs venaient d'apporter de tels ajustements à leurs tarifs, le coût des sinistres se mit à décroître de façon importante vers la fin de l'année 1981. Cette diminution, attribuable à une baisse des accidents d'automobiles dans une conjoncture économique difficile, a été particulièrement intense en 1982.

C'est dans un tel contexte de revenus de primes à la hausse et de baisse dans les coûts que s'est dégagée une forte rentabilité des opérations en assurance automobile en 1982. Dans la seconde moitié de 1982, les assureurs se mirent donc à réduire leurs tarifs mais cela n'a pas affecté sérieusement la rentabilité de leurs opérations.

Au contraire, les revenus de primes reflétaient toujours les hausses de tarifs débutées en 1981 et complétées en 1982, alors que, contre toute attente, les coûts continuaient de diminuer dans la première moitié de l'année 1983. Les profits d'exploitation demeurèrent donc élevés en 1983 malgré que le coût des sinistres, dans un contexte économique plus favorable, reprenait son ascension dans la seconde moitié de 1983.

Ce niveau élevé de rentabilité atteint en 1983 a permis aux assureurs de poursuivre la réduction des primes en 1984, alors que la hausse des coûts se manifestait de façon particulièrement intense. C'est ainsi que malgré une diminution des revenus de primes et une augmentation de plus de 20% des sinistres, les opérations en assurance automobile demeurèrent rentables en 1984.

Cette hausse du coût des sinistres s'est poursuivie en 1985 et a contribué à la détérioration des résultats d'opérations, alors que les primes ont de nouveau été réduites dans les premiers mois de l'année.

Les données du tableau 13 font ressortir une croissance de l'ordre de 25% des sinistres en 1985. Cette croissance est le reflet, comme on l'a

vu au chapitre 4, d'une hausse du coût des sinistres par véhicule assuré et aussi du nombre de véhicules assurés.

Au cours de la même période, les primes souscrites auront peu progressé. Cette situation s'explique du fait que les assureurs ont continué de réduire leurs tarifs au début de 1985 contribuant ainsi à ralentir la progression des primes souscrites engendrée par l'accroissement des véhicules assurés.

C'est ainsi qu'au cours des six premiers mois de l'année 1985, on a observé une stabilité du niveau des primes souscrites malgré l'augmentation du volume d'assurance. Pour la seconde moitié de l'année, on doit anticiper une hausse des primes souscrites à la suite de l'augmentation de tarifs décrétée par les assureurs. C'est pourquoi nous avons prévu une légère hausse des primes souscrites en 1985.

Quant aux primes acquises, elles reflètent, avec un certain décalage, l'évolution des primes souscrites. Les primes sont, dans les opérations, acquises au fur et à mesure que s'écoule la période durant laquelle une police est en vigueur. C'est ainsi que la prime souscrite sur une police émise le 1er juillet d'une année ne sera considérée acquise qu'à 50% au cours de la même année; l'autre partie sera acquise au cours de l'année suivante.

C'est donc dire que les primes acquises au cours de l'année 1985 seront constituées en partie de primes souscrites au cours de l'année 1984 et en partie de primes souscrites en 1985. Cela explique que le niveau des primes acquises aura peu varié en 1985. Dans les faits, nous avons estimé que la baisse des primes acquises observée au cours du premier semestre de 1985 sera compensée par une hausse de celles-ci au cours du second semestre de l'année.

C'est ainsi qu'ont été évalués les résultats d'opérations de l'année 1985 illustrés au tableau 13. Ces résultats indiquent une nette détérioration de la rentabilité de l'assurance automobile au Québec au cours de

la dernière année. Cette détérioration avait été prévue dans notre rapport précédent, alors que nous avions évalué que la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1984 ne produirait pas des revenus suffisants pour absorber les coûts des polices émises en vertu d'une telle tarification. Cela s'est révélé d'autant plus pertinent que les tarifs ont de nouveau été réduits au cours de la première moitié de 1985.

Les résultats d'opérations que nous avons analysés ne reflètent pas complètement la rentabilité des opérations en assurance automobile. Ils ne tiennent pas compte des intérêts que les assureurs réalisent sur les revenus de primes avant que ceux-ci ne soient requis pour couvrir les déboursés.

En assurance automobile, les primes sont perçues lors de l'émission des polices, alors que les coûts sont, pour la plupart, encourus tout au long de l'année de police. Cela fait en sorte que les assureurs disposent pour une certaine période d'un excédent de revenus qu'ils peuvent faire fructifier. En moyenne, les revenus additionnels ainsi réalisés correspondent à environ une demi-année d'intérêt sur les revenus de primes.

C'est donc dire que la rentabilité des opérations en assurance automobile aura été en définitive, pour les années 1982 à 1984, supérieure à celle illustrée au tableau 13. L'ajout des revenus de placement sur les primes aura contribué à hausser les profits d'exploitation de ces années d'environ 5% des primes acquises; de la même façon, ces revenus auront également permis de ramener les pertes de 1985 à environ 10% des primes acquises.

D'autres revenus de placements encore plus importants sont également réalisés par les assureurs, soit ceux que rapportent chaque année leurs avoirs propres ou surplus. Ces revenus s'ajoutent aux profits ou pertes d'exploitation de l'assurance automobile et des autres catégories d'assurances générales dans lesquelles les assureurs font affaires. Ce sont ces revenus qui permettent aux assureurs d'absorber, comme en 1985, des pertes d'exploitation importantes.

On doit enfin préciser que les bénéfices générés par les profits d'exploitation et les revenus de placements sont sujets, bien sûr, à des impôts, de sorte qu'ils ne sont pas complètement acquis aux assureurs.

Voilà ce qu'on dégage des plus récents résultats des opérations en assurance automobile au Québec. On doit rappeler que les résultats de l'année 1985 illustrés au tableau 13 ont été estimés; les résultats définitifs seront compilés en 1986. Ils ne devraient pas diverger de notre estimation de façon assez significative pour invalider la situation analysée précédemment. Une hausse des sinistres plus modérée que celle prévue pour la seconde moitié de l'année pourrait atténuer les pertes d'exploitation en 1985; elles demeureraient toutefois importantes.

On doit voir dans ces résultats de l'année 1985 l'explication des hausses de tarifs que les assureurs ont commencé à décréter dans la seconde moitié de l'année. Ces hausses permettront de rétablir un meilleur équilibre entre les revenus et les déboursés des assureurs en 1986 ou, tout au moins, d'éviter que la situation se détériore à nouveau. On peut anticiper que les revenus de primes des assureurs augmenteront en 1986 et que les sinistres, après deux années de hausses importantes, connaîtront une croissance beaucoup plus modérée.

On doit, en terminant, souligner que les résultats qu'on vient d'analyser sont ceux de l'ensemble des opérations en assurance automobile au Québec, donc représentatifs de l'expérience de l'ensemble des assureurs. La rentabilité des opérations de chaque assureur aura varié, bien sûr, en fonction des spécificités de sa propre expérience. C'est ce qu'on verra, d'ailleurs, dans la prochaine section de ce chapitre où sera analysé le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1985.

6.2 LE FONDEMENT DE LA TARIFICATION PRATIQUÉE A LA FIN DE 1985

L'évaluation du fondement de la tarification pratiquée par les assureurs est faite en comparant le niveau moyen des primes à l'estimé des

coûts pour un ensemble de polices qui seront émises ou renouvelées en vertu de cette tarification.

Il s'agit là d'une mesure prospective de la rentabilité qui permet d'anticiper les résultats d'opérations qui se dégageront de la plus récente tarification mise en vigueur par les assureurs.

C'est donc dans cette optique qu'on a évalué le fondement de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1985. Cette évaluation a été faite pour l'ensemble des assureurs et pour chaque assureur; elle porte sur les principales garanties des voitures de tourisme.

Il est important ici de rappeler que la tarification ainsi analysée est celle constatée dans les manuels de tarifs en vigueur au 1er novembre 1985. Elle ne tient donc pas compte des modifications apportées aux tarifs par les assureurs après cette date.

On doit aussi souligner que cette évaluation du fondement de la tarification prend pour acquis qu'elle demeurera telle quelle pour une période d'un an, à partir du moment où les assureurs l'ont mis en vigueur au cours de 1985. Tel ne sera pas le cas, bien sûr, car les assureurs y ont apporté des modifications depuis le 1er novembre 1985 et continueront de le faire. Les résultats seront donc interprétés en conséquence.

Pour certains assureurs, les manuels de tarifs analysés à la date mentionnée précédemment venaient tout juste d'être implantés, alors que pour d'autres assureurs, l'entrée en vigueur des tarifs analysés datait de plus longtemps en 1985. Si on considère une moyenne pour l'ensemble des assureurs en tenant compte de la part de marché de chacun, la date d'entrée en vigueur de la tarification en vigueur au 1er novembre 1985 se situe au début de juillet 1985.

C'est donc dire que la tarification analysée pour l'ensemble des assureurs s'appliquera surtout à des polices qui auront été émises ou renouvelées dans la seconde moitié de 1985 et en 1986; les coûts de ces polices

se répercuteront principalement dans les résultats de 1986. Nous les avons évalués comme étant ceux de l'année d'assurance 1986 qui porteront sur l'ensemble des polices qui auront été émises ou renouvelées pour une durée d'un an à compter du 1er juillet 1985; on a vu au chapitre 4 la façon dont ces coûts ont été évalués.

Au tableau 14 de la page 91, les primes moyennes exigées sont comparées aux coûts ainsi estimés pour l'ensemble des assureurs. Cette comparaison est faite pour chacun des territoires de tarification et pour l'ensemble du Québec. Rappelons que ces territoires sont définis à l'annexe 2.

Les données de ce tableau révèlent que la prime moyenne exigée au Québec, selon la plus récente tarification des assureurs à la fin de 1985, est de 20% inférieure aux coûts estimés pour une couverture complète d'assurance de voitures de tourisme.

Cette déficience de la prime sur les coûts est constatée pour chacune des couvertures principales, soit de l'ordre de 17% en responsabilité civile et en accident sans collision ni versement, et de 23% en collision. Ces résultats par couverture doivent toutefois être interprétés avec précaution, car ils supposent une allocation proportionnelle des frais d'exploitation, ce qui n'est pas nécessairement la pratique des assureurs. Ils démontrent, malgré tout, que chacune des couvertures contribuent largement à la déficience du niveau moyen des primes sur les coûts.

Cette situation observée pour l'ensemble du Québec s'applique également dans chaque territoire, mais il y a des variations assez importantes dans le niveau de déficience observée dans certains territoires.

TABLEAU 14

COMPARAISON ENTRE LES PRIMES MOYENNES ET LES COUTS ESTIMÉS
POUR L'ENSEMBLE DES ASSUREURS
VOITURES DE TOURISME

Territoires	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision ni versement (toutes franchises)		Couverture complète		
	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Écart*
1	159	206	178	230	99	123	436	559	-22%
2	124	148	137	177	65	78	326	403	-19%
3	140	179	158	215	82	99	380	493	-23%
4	111	133	142	188	57	69	310	390	-20%
5	122	140	158	205	66	77	346	422	-18%
6	133	148	195	261	72	78	400	487	-18%
7	144	158	182	225	100	100	426	483	-12%
8	142	195	206	301	93	103	441	599	-26%
9	117	142	147	207	58	68	322	417	-23%
10	120	130	168	209	62	66	350	405	-14%
11	134	137	191	226	106	122	431	485	-11%
Ensemble du Québec	142	172	167	216	82	99	391	487	
Différence en % des coûts estimés	-17%		-23%		-17%		-20%		

* Écart entre la prime moyenne et le coût estimé en pourcentage.

C'est ainsi que dans les territoires 7 (Saguenay - Lac-St-Jean), 10 (Rive-sud du St-Laurent, de la Beauce à Rimouski) et 11 (Abitibi - Témiscamingue), on note une déficience de la prime moins importante que celle observée pour l'ensemble du Québec. Cette situation est le reflet, dans les territoires 7 et 11, de primes supérieures à la moyenne par rapport à des coûts sensiblement identiques aux coûts estimés pour l'ensemble du Québec. Par ailleurs, les meilleurs résultats du territoire 10 sont surtout dus à des coûts sous la moyenne.

Ce meilleur équilibre entre les primes et les coûts dans ces territoires avait également été constaté l'an dernier dans notre analyse de la tarification de 1984.

A l'opposé, on note dans le territoire 8 (Iles-de-la-Madeleine) une déficience de la prime sur les coûts plus importante que la moyenne observée au Québec. Cela contraste avec la situation observée l'an dernier, alors que les résultats de ce territoire étaient meilleurs que la moyenne. C'est une augmentation importante des coûts qui explique la détérioration des résultats dans ce territoire en 1985.

Quant aux autres territoires, on y retrouve des résultats qui se rapprochent beaucoup plus de la moyenne observée au Québec. C'est ainsi par exemple que dans la grande région métropolitaine de Montréal (territoire 1), les primes sont inférieures aux coûts d'environ 22%, alors que la déficience observée dans la région de Québec (territoire 2) est de 19%.

Il est toutefois important de rappeler que la plupart des assureurs reconnaissent maintenant des subdivisions aux territoires illustrés au tableau 14. C'est particulièrement le cas du grand territoire de Montréal (territoire 1) où les assureurs apportent plusieurs subdivisions ainsi que des territoires 2, 4, 5 et 7 que beaucoup d'assureurs subdivisent au moins en deux.

C'est donc dire que la situation évaluée au tableau 14 pour chacun de ces territoires pourra varier selon les subdivisions territoriales appor-

tées par les assureurs. Il ne nous est pas possible d'apprécier la relation entre les primes et les coûts ayant prévalu dans ces nouveaux territoires, pour lesquels les statistiques d'expérience ne sont pas encore disponibles.

On a donc vu que la tarification pratiquée par les assureurs, selon les plus récents manuels de tarifs en vigueur au 1er novembre 1985, sera déficitaire. L'écart de 20% de la prime moyenne exigée par rapport au coût estimé pour une couverture complète ne sera que partiellement compensé par les revenus de placements réalisés sur les primes. Cette déficience s'est déjà répercutée en partie dans les résultats d'opérations de l'année 1985 illustrés à la section précédente et elle continuera de le faire en 1986.

On doit donc voir là aussi un indice de l'orientation que prendraient les résultats d'opérations des assureurs si aucune modification n'était apportée à la tarification. Cela ne sera pas le cas, bien sûr, puisque le mouvement à la hausse des tarifs implanté à l'automne 1985 par certains assureurs s'est poursuivi après le 1er novembre 1985 et se généralise de plus en plus.

C'est ainsi qu'au fur et à mesure que les assureurs apporteront de tels correctifs à leurs tarifs, le niveau moyen des primes exigées augmentera et la déficience de la tarification évaluée précédemment diminuera. Cela pourrait permettre que les résultats d'opérations des assureurs en 1986 soient meilleurs que ceux de 1985 illustrés au tableau 13, ou tout au moins qu'ils ne se détériorent pas trop. A cet égard, il est encore trop tôt pour se prononcer; la situation se précisera au fur et à mesure que les assureurs apporteront des modifications à leur tarification en 1986.

La situation que nous venons d'analyser a trait au marché de l'assurance automobile au Québec pris dans son ensemble. Il existe, bien sûr, des différences dans les résultats par assureur, tel que l'illustre le tableau 15 de la page 94.

TABLEAU 15

COMPARAISON DES PRIMES MOYENNES ET DES COUTS ESTIMÉS DES ASSUREURS DE VOITURES DE TOURISME

Assureur	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision ni versement (toutes franchises)		Couverture complète		
	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Écart*
1	171	170	200	192	99	96	470	458	3
2	162	158	197	203	89	86	448	447	0
3	174	171	207	218	96	96	477	485	-2
4	137	149	159	162	83	84	379	395	-4
5	159	183	199	216	120	100	478	499	-4
6	166	182	209	218	113	120	488	520	-6
7	157	181	176	195	104	92	437	468	-7
8	134	158	209	211	77	83	420	452	-7
9	151	179	189	214	125	114	465	507	-8
10	194	189	241	287	112	120	547	596	-8
11	139	161	159	174	90	91	388	426	-9
12	154	176	196	215	95	99	445	490	-9
13	135	167	184	204	105	102	424	473	-10
14	156	178	168	199	107	104	431	481	-10
15	136	152	186	207	78	88	400	447	-11
16	144	166	178	201	88	101	410	468	-12
17	177	153	198	290	102	101	477	544	-12
18	134	121	158	214	95	111	387	446	-13
19	149	168	184	207	77	95	410	470	-13
20	147	181	159	188	96	92	402	461	-13

* Écart entre la prime moyenne et le coût estimé en pourcentage.

TABLEAU 15 (suite)

COMPARAISON DES PRIMES MOYENNES ET DES COUTS ESTIMÉS
DES ASSUREURS DE VOITURES DE TOURISME

Assureur	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision ni versement (toutes franchises)		Couverture complète		
	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Écart*
21	151	178	194	232	101	104	446	514	-13
22	149	172	174	210	88	97	411	479	-14
23	182	210	211	243	96	114	489	567	-14
24	152	162	136	163	58	82	346	407	-15
25	145	179	167	192	90	108	402	479	-16
26	140	168	185	237	100	102	425	507	-16
27	150	165	112	167	90	93	352	425	-17
28	150	181	162	200	86	97	398	478	-17
29	117	151	167	196	60	74	344	421	-18
30	128	146	169	211	59	77	356	434	-18
31	159	194	156	198	104	116	419	508	-18
32	158	193	170	223	104	110	432	526	-18
33	120	138	147	214	65	60	332	412	-19
34	129	155	156	202	66	75	351	432	-19
35	123	154	160	205	81	93	364	452	-19
36	130	164	159	208	79	89	368	461	-20
37	173	189	146	203	74	101	393	493	-20
38	149	190	174	237	103	109	426	536	-21
39	161	189	182	248	98	120	441	557	-21
40	158	202	194	252	91	106	443	560	-21

* Écart entre la prime moyenne et le coût estimé en pourcentage.

TABLEAU 15 (suite)

COMPARAISON DES PRIMES MOYENNES ET DES COUTS ESTIMÉS
DES ASSUREURS DE VOITURES DE TOURISME

Assureur	Responsabilité civile (toutes limites)		Collision (toutes franchises)		Accident sans collision ni versement (toutes franchises)		Couverture complète		
	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Primes moyennes	Coûts estimés	Écart*
41	137	160	130	205	94	96	361	461	-22
42	135	163	167	222	67	91	369	476	-22
43	147	188	180	227	89	117	416	532	-22
44	143	184	191	247	91	116	425	547	-22
45	122	151	145	211	73	82	340	444	-23
46	154	201	189	255	90	111	433	567	-24
47	135	178	164	225	82	103	381	506	-25
48	134	177	177	241	83	108	394	526	-25
49	140	190	165	217	74	105	379	512	-26
50	121	163	165	230	63	82	349	475	-27
51	151	190	183	275	83	103	417	568	-27
52	134	196	158	215	87	115	379	526	-28
53	131	175	145	225	76	100	352	500	-30
54	158	182	159	275	88	132	405	589	-31
55	120	179	128	202	71	99	319	480	-34
56	96	175	128	222	67	108	291	505	-42

* Écart entre la prime moyenne et le coût estimé en pourcentage.

Dans ce tableau, les primes moyennes exigées sont comparées aux coûts estimés pour chacun des assureurs de voitures de tourisme. Un certain nombre d'assureurs n'ont pas fait l'objet d'une telle évaluation parce que leur volume d'affaires était trop peu important pour qu'on puisse y attacher un minimum de crédibilité. Par ailleurs, les 56 assureurs dont les résultats sont illustrés au tableau 15 accaparaient environ 95% du marché en 1985.

Les données de ce tableau confirment les différences significatives entre les assureurs dans la relation de leurs primes et de leurs coûts. C'est ainsi qu'à un extrême, l'assureur no 1 exige des primes qui sont supérieures à ses coûts d'environ 3%, alors qu'à l'autre extrême, l'assureur no 56 exige des primes d'environ 42% inférieurs à ses coûts.

Ces variations dans les résultats par assureur proviennent des différences dans les primes entre les assureurs, comme on l'a vu au chapitre 5, mais aussi des différences dans leurs coûts respectifs.

Malgré qu'il ne soit pas possible de dégager une constante qui pourrait expliquer à elle seule ces variations, on observe, par contre, que les assureurs qui présentent des meilleurs résultats que la moyenne ont le plus souvent des primes plus élevées, et que ceux qui présentent des moins bons résultats ont le plus souvent des coûts supérieurs à la moyenne.

Il y a, bien sûr, des exceptions. Certains assureurs réussissent, par exemple, à garder un meilleur équilibre entre leurs primes et leurs coûts tout en exigeant des primes en dessous de la moyenne; on peut penser qu'ils exerçent un meilleur contrôle de leurs coûts.

On observe, par contre, des assureurs qui malgré des primes supérieures à la moyenne présentent des déficiences importantes de leurs primes; ces assureurs font face à des coûts élevés.

D'autres éléments expliquent également les différences dans le niveau des primes et des coûts entre les assureurs, telles que les particularités

de leur marché et la date d'entrée en vigueur de la tarification de l'assureur analysée au tableau 15.

On a donc vu que la rentabilité de la tarification pratiquée à la fin de 1985 variera par assureur, mais que pour la plupart des assureurs, elle sera déficitaire. Par ailleurs, beaucoup d'assureurs ont apporté des modifications à leur tarification depuis la fin de 1985; comme on l'a mentionné précédemment, ces modifications contribueront à rétablir un meilleur équilibre entre leurs primes et leurs coûts.

CONCLUSION

La principale conclusion qui se dégage de l'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs en 1985 est que le mouvement général de baisse des primes qui caractérisait le marché de l'assurance automobile au Québec depuis 1982 s'est arrêté au cours de 1985.

C'est ainsi que les assureurs, après avoir de nouveau réduit légèrement leurs tarifs dans la première moitié de l'année, ont commencé à les augmenter à l'automne 1985. Cette nouvelle tendance à la hausse des tarifs est, depuis lors, suivie par la plupart des assureurs, comme le révèlent les modifications à la tarification déposées par les assureurs dans les derniers mois de 1985 et depuis le début de 1986.

La transition qui s'est ainsi effectué au cours de la dernière année dans l'évolution de la tarification des assureurs a eu pour effet de peu modifier le niveau des primes payées par les assurés. En fait, le niveau moyen de la prime demandée pour une couverture complète d'assurance d'une voiture de tourisme a baissé légèrement durant la première moitié de l'année pour ensuite remonter, à la fin de 1985, un niveau sensiblement identique à ce qu'il était un an plus tôt. Les augmentations de tarifs décrétées par les assureurs se répercuteront sur le niveau des primes, surtout en 1986.

Le niveau de la prime payée par un assuré lors du renouvellement de sa police en 1985 aura donc plus ou moins reflété ces changements, selon la date de ce renouvellement et selon l'assureur avec lequel il a fait affaires; les assureurs n'ont pas tous modifié leur tarification de la même manière, ni au même moment. Ce niveau aura également varié selon le type de couverture souscrite et les particularités propres à la classification de l'assuré.

Les augmentations de tarifs décrétées par les assureurs doivent être associées à la détérioration importante de leurs résultats d'opérations en 1985. Au cours de la dernière année, les assureurs auront subi des pertes d'exploitation importantes sur leurs opérations en assurance automobile au Québec, dans un contexte de stabilité des primes et d'une croissance substantielle des sinistres.

On a évalué que ces pertes, avant les revenus de placements, pourraient s'élever à environ 140 M$, soit 14% des primes. Les revenus additionnels d'intérêts sur les primes n'auront donc pas été suffisants pour éponger ces pertes, réussissant tout au plus à les ramener aux environs de 10% des primes. C'est par conséquent l'apport plus important des revenus de placements sur les avoirs ou surplus accumulés des assureurs qui leur aura permis de soutenir ces pertes en 1985.

Cette situation contraste avec celle observée au cours des années précédentes, alors que les opérations en assurance automobile au Québec avaient été rentables. Cette rentabilité a été particulièrement élevée en 1982 et 1983, alors que se manifestait pleinement la forte réduction du coût des sinistres, provoquée par la récente récession économique.

C'est ce haut niveau de rentabilité atteint dans les opérations en assurance automobile qui entraîna les baisses dans les primes au cours des dernières années et qui permit qu'elles se poursuivent jusqu'au début de 1985 malgré que le coût des sinistres ait repris son ascension depuis le milieu de l'année 1983 dans un contexte économique plus favorable.

C'est ainsi que les opérations en assurance automobile au Québec demeurèrent rentables en 1984, même si les primes chutaient à nouveau et que les sinistres augmentaient de façon importante.

Cette rentabilité n'a pu être maintenue en 1985 alors que la hausse des sinistres s'est poursuivie de façon aussi intense. Dans ce contexte, les assureurs ont donc décidé d'augmenter leurs tarifs dans le but de rétablir un meilleur équilibre entre leurs revenus et leurs déboursés de

façon à éviter que leurs résultats d'opérations se détériorent plus en 1986.

L'analyse de la tarification pratiquée par les assureurs à la fin de 1985, soit au moment où s'amorçait la nouvelle tendance à la hausse des tarifs, montrait d'ailleurs que le niveau moyen des primes exigées par les assureurs était de 20% inférieur aux coûts estimés pour une couverture complète d'assurance de voitures de tourisme. On doit voir là l'orientation que prendraient les résultats d'opérations des assureurs si aucune modification n'était apportée à la tarification.

Les augmentations des tarifs contribueront donc à réduire cette déficience. Il est toutefois trop tôt pour anticiper l'impact qu'elles auront sur le niveau des primes et sur la rentabilité des opérations; cet impact se précisera au fur et à mesure que les assureurs modifieront leur tarification en 1986. On observe, pour l'instant, que le niveau de ces ajustements varie entre assureurs et qu'ils ne s'appliquent pas de façon uniforme à tous les assurés. Des assureurs ont même continué de réduire les primes de certains assurés.

En matière de classification des assurés, on a noté que les changements apportés dans les règles des assureurs en 1985 ont suivi les tendances des dernières années, c'est-à-dire principalement axées sur la réforme des territoires de tarification et les rabais.

C'est ainsi que la réforme des territoires s'est intensifiée au cours de la dernière année; on a vu s'accroître le nombre d'assureurs qui reconnaissent dans leur tarification des subdivisions aux anciens territoires. Cette reformulation territoriale touche particulièrement la grande région de Montréal qui était autrefois considérée comme un seul territoire; cette région est aujourd'hui scindée en plusieurs nouveaux territoires par beaucoup d'assureurs. Cela a contribué à modifier sensiblement le niveau des primes payées par certains assurés.

Parallèlement à cette réforme, des modifications ont été apportées au Plan statistique du Québec en 1985; ce plan réfère maintenant à vingt zones statistiques comparativement à onze avant 1985. Ces statistiques additionnelles serviront d'appui à la poursuite de la réforme territoriale et permettront d'apprécier la justesse des initiatives prises en la matière par les assureurs.

Quant aux rabais, ils ont continué à gagner en importance en 1985, alors qu'on a vu s'accroître la proportion d'assureurs y recourant et le nombre moyen de rabais par assureur. Les rabais les plus populaires sont ceux établis en fonction de l'âge de l'assuré, de son occupation et de son expérience de réclamations.

Ces rabais contribuent à réduire de façon importante le niveau des primes des assurés qui y sont admissibles et font en sorte que les critères mentionnés ci-dessus sont devenus, à part les considérations territoriales, les éléments qui influencent le plus le niveau de la prime d'un assuré.

On doit alors sérieusement s'interroger sur le bien-fondé d'un système qui accorde une telle importance à des critères qui, comme l'occupation d'un assuré, ne peuvent être reliés que de façon très lointaine au risque assuré ou qui, comme l'âge, n'assurent pas une homogénéité suffisante à la classification pour garantir une équité minimale. Le peu d'importance accordée à d'autres éléments directement reliés au risque assuré, comme le dossier de conduite, ne contribue pas à atténuer les critiques du système.

Quant à l'expérience de réclamations d'un assuré, elle est, bien sûr, directement imputable au risque assuré. Son utilisation par les assureurs dans l'octroi de rabais introduit toutefois dans la tarification un concept qui va à l'encontre du régime privé actuel d'assurance automobile fondé sur la notion de faute. L'expérience de réclamations reflète, dans le système actuel d'indemnisation directe, tous les accidents d'un assuré, qu'il en ait été trouvé responsable ou non. C'est donc sur cet aspect

qu'on peut remettre en question l'utilisation de ce critère dans la tarification.

Enfin, la prolifération des rabais de toutes sortes dans la tarification au cours des dernières années a contribué à compliquer singulièrement le processus d'établissement de la prime d'un assuré. C'est pourquoi il est important que les courtiers demeurent alertes de façon à assurer les meilleures conditions à leurs clients; les pratiques des assureurs en la matière sont variées et évoluent rapidement.

LISTE DES ANNEXES

ANNEXE 1	LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS A PRATIQUER L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC
ANNEXE 2	DESCRIPTION DES RÈGLES DE CLASSIFICATION
ANNEXE 3	NOTES TECHNIQUES SUR L'ÉVALUATION DES COUTS ESTIMÉS

ANNEXE 1

LISTE DES ASSUREURS AUTORISÉS A PRATIQUER
L'ASSURANCE AUTOMOBILE AU QUÉBEC (AU 7 NOVEMBRE 1985)

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie de BAGOT	St-Liboire, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie de BEAUCE	Beauceville est, Québec
La Compagnie d'assurance BÉLAIR	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie de BELLECHASSE	St-Gervais, Cté Bellechasse, Québec
La société mutuelle d'assurance contre l'incendie des BOIS-FRANCS	Warwick, Cté Arthabaska, Québec
La CAPITALE, Compagnie d'assurance générale	Québec, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie des comtés de CHAMPLAIN-LAVIOLETTE	St-Narcisse, Québec
Les CLAIRVOYANTS, mutuelle d'assurance contre l'incendie	St-Césaire, Cté Rouville, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie de COMPTON-SHERBROOKE	Sherbrooke, Québec
La CONCORDE, Compagnie d'assurances générales	Montréal, Québec
Les COOPÉRANTS, Compagnie d'assurance générale	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie de DORCHESTER	Sainte-Claire, Cté Dorchester, Québec
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE MONTRÉAL	Montréal, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
L'Assurance mutuelle des FABRIQUES DE QUÉBEC	Québec, Québec
Le GROUPE DESJARDINS, assurances générales	Lévis, Québec
Le GROUPE ESTRIE, mutuelle d'assurance contre l'incendie	Granby, Québec
L'INDUSTRIELLE Compagnie d'assurances générales	Sillery, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie du comté de KAMOURASKA	Saint-Pascal, Cté Kamouraska, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie du LAC ST-JEAN EST	Notre-Dame d'Hébertville, Lac St-Jean Est, Québ.
LAURENTIENNE AGRICOLE, Compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec
LAURENTIENNE GÉNÉRALE, Compagnie d'assurance Inc.	Montréal, Québec
La LÉVISIENNE-ORLÉANS, mutuelle d'assurance contre l'incendie	St-Romuald d'Etchemin, Québ.
La société mutuelle d'assurance contre l'incendie du comté de LOTBINIÈRE	Laurier-Station, Cté Lotbinière, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie des comtés de LOTBINIÈRE ET MÉGANTIC	St-Pierre-Baptiste, Cté Mégantic, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie de NAPIERVILLE ET LAPRAIRIE	St-Edouard de Napierville, Cté Napierville, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie de PORTNEUF	St-Basile, Cté Portneuf, Québec
La Compagnie d'assurances PROVINCES-UNIES	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie RICHMOND, VAL ST-FRANÇOIS	Windsor, Québec

ASSUREURS A CHARTE DU QUÉBEC (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
La société mutuelle d'assurance contre l'indencie du comté de RIVIÈRE-DU-LOUP	L'Isle-Verte, Cté Rivière-du-Loup, Québec
La société mutuelle d'assurance contre l'incendie du SAGUENAY	Chicoutimi, Québec
La ST-MAURICE, Compagnie d'assurance	Sillery, Québec
SOCIÉTÉ MUTUELLE DE RÉASSURANCE du Québec	Sainte-Foy, Québec
SOCIÉTÉ NATIONALE d'assurances	Montréal, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie de SOULANGES	St-Clet, Cté Soulanges, Québec
L'UNION CANADIENNE, Compagnie d'assurances	Sillery, Québec
L'UNION QUÉBÉCOISE, mutuelle d'assurance contre l'incendie	Trois-Rivières, Québec
L'UNIQUE, Compagnie d'assurances générales	Québec, Québec
La société mutuelle d'assurance contre l'incendie de la VALLÉE DU RICHELIEU	St-Pierre-les-Becquets, Cté Nicolet, Québec
Société mutuelle d'assurance contre l'incendie VALMONT	Waterloo, Québec
La Société mutuelle d'assurance contre l'incendie du comté de YAMASKA	Baie-du-Febvre, Cté Yamaska, Québec

ASSUREURS A CHARTE D'UNE PROVINCE AUTRE QUE LE QUÉBEC

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
La Compagnie d'assurance CANADIENNE UNIVERSELLE Limitée	Saint-Jean, Terre-Neuve
La Compagnie d'assurances COMMERCE ET INDUSTRIE du Canada	Toronto, Ontario
La GERLING GLOBALE Compagnie d'ASSURANCES générales	Toronto, Ontario
SCOTTISH & YORK Insurance Company Limited	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance générale, SIMCOE & ÉRIÉ	Hamilton, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
La Compagnie d'assurance contre les ACCIDENTS ET L'INCENDIE DU CANADA	Toronto, Ontario
ADVOCATE general, Compagnie d'assurance du Canada	Winnipeg, Manitoba
AETNA CASUALTY DU CANADA, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance ALBION du Canada	Montréal, Québec
ALLSTATE DU CANADA, Compagnie d'assurance	Willowdale, Ontario
Le BOUCLIER LAURENTIEN Compagnie d'assurances	Montréal, Québec
CANADA UNI, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
The CANADIAN SURETY Company	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CANADIENNE COMMERCE	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CANADIENNE GÉNÉRALE	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CANADIENNE PROVINCIALE	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CASUALTY DU CANADA	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CENTURY du Canada	Vancouver, Colombie-Britannique
CERCLE D'OR, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
CHATEAU Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
CHUBB du Canada Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La CITADELLE Compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances COMMONWEALTH	Vancouver, Colombie-Britannique

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
CONSTITUTION du Canada Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CONTINENTAL DU CANADA	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CORNHILL du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance générale CUMIS	Burlington, Ontario
Compagnie d'assurance générale DOMINION DU CANADA	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance EATON BAIE	Toronto, Ontario
ÉCONOMICAL, Compagnie mutuelle d'assurance	Kitchener, Ontario
L'ÉQUITABLE, Compagnie d'assurances générales	Montréal, Québec
La FÉDÉRATION Compagnie d'assurances du Canada	Montréal, Québec
La GARANTIE, Compagnie d'assurance de l'Amérique du Nord	Montréal, Québec
GÉNÉRAL ACCIDENT, Compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance GREAT EASTERN	Toronto, Ontario
Le GROUPE COMMERCE Compagnie d'assurances	Saint-Hyacinthe, Québec
Compagnie d'assurance GUARDIAN du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance HALIFAX	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurances HÉRALD	Don Mills, Ontario
Compagnie d'assurance du HOME CANADIEN	Montréal, Québec
INA du Canada Compagnie d'assurance	Scarborrough, Ontario
L'INDEMNITÉ Compagnie Canadienne	Winnipeg, Manitoba

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
La Compagnie d'assurances JEVCO	Montréal, Québec
LONDON-CANADA Insurance Company	Toronto, Ontario
La LONDON ET MIDLAND Compagnie d'assurance générale	London, Ontario
MARKEL Compagnie d'assurance du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance MISSISQUOI & ROUVILLE	Frelihgsburg, Cté Missisquoi, Québec
La PERSONNELLE, Compagnie d'assurance du Canada	Etobicoke, Ontario
PHOENIX, Compagnie d'assurances DU CANADA	Toronto, Ontario
La PRUDASCO, Compagnie d'assurance	Montréal, Québec
La PRUDENTIELLE D'AMERIQUE, Compagnie d'assurance générale (Canada)	Toronto, Ontario
La PRUDENTIELLE D'ANGLETERRE, Compagnie d'assurance générale (Canada)	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance du QUÉBEC	Montréal, Québec
La ROYALE DU CANADA, Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
La SÉCURITÉ NATIONALE Compagnie d'assurances	Toronto, Ontario
La SOUVERAINE, Compagnie d'assurance générale	Calgary, Alberta
La Compagnie d'assurance STANSTEAD & SHERBROOKE	Sherbrooke, Québec
SUN ALLIANCE Compagnie d'assurance	Toronto, Ontario
SYMONS Compagnie d'assurances générales	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance TORONTO générale	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE DU CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL
Compagnie d'assurance TRADERS générale	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance TRANSIT	Toronto, Ontario
TRAVELERS DU CANADA, Compagnie d'indemnité	Toronto, Ontario
UNIFUND, Compagnie d'assurance	Saint-Jean, Terre-Neuve
La Compagnie d'assurance UNION COMMERCIALE DU CANADA	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance U.S.F. & G. du Canada	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances VICTORIA du Canada	Toronto, Ontario
La Compagnie mutuelle d'assurance WAWANESA	Winnipeg, Manitoba
La Compagnie d'assurance WELLINGTON	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
AETNA ACCIDENTS ET GARANTIE	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance ALLIANZ	Los Angeles, Californie	Toronto, Ontario
ALLSTATE, Compagnie d'assurance	Northbrook, Illinois	Willowdale, Ontario
ALPINA Compagnie d'assurances	Zurich, Suisse	Toronto, Ontario
Compagnie de réassurance l'AMÉRICAINE	New York, New York	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurances AMERICAN HOME	New York, New York	Toronto, Ontario
AMERICAN MUTUAL LIABILITY Insurance Company	Wakefield, Massachusetts	Mississauga, Ontario
AMERICAN NATIONAL FIRE Insurance Company	Cincinnati, Ohio	Saskatoon, Saskatchewan
Compagnie d'assurance AMERICAN ROAD	Deaborn, Michigan	Oakville, Ontario
L'ANCIENNE RÉPUBLIQUE, Compagnie d'assurance	Greensburg, Pennsylvanie	Hamilton, Ontario
La Compagnie d'assurance l'ANGLAIS-AMÉRICAINE Ltée	Gloucester, Angleterre	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance CALVERT	New York, New York	Toronto, Ontario
CENTENNIAL Insurance Company	New York, New York	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
CHRYSLER Insurance Company	Troy, Michigan	Mississauga, Ontario
Compagnie d'assurances CONTINENTAL	New York, New York	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CONTINENTAL CASUALTY	Chicago, Illinois	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance CONTINGENCY Limitée	Londres, Angleterre	Hamilton, Ontario
EAGLE STAR Insurance Company Limited	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario
Association d'assurances générales mutuelles des EMPLOYEURS NATIONAUX Ltée	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Société d'assurance mutuelle des EMPLOYEURS DE WAUSAU	Wausau, Wisconsin	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances FÉDÉRALE	Warren, New Jersey	Toronto, Ontario
La FEDERATED, Compagnie mutuelle d'assurance	Owatonna, Minnesota	Winnipeg, Manitoba
GAN incendie accidents Compagnie française d'assurances et de réassurances incendie, accidents et risques divers	Paris, France	Hamilton, Ontario
Compagnie d'assurances GÉNÉRALES D'AMÉRIQUE	Seattle, Washington	Mississauga, Ontario
GREAT AMERICAN Insurance Company	Cincinnati, Ohio	Saskatoon, Saskatchewan

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
La Compagnie d'assurance HANOVER	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario
HARTFORD FIRE Insurance Company	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance HOME	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances IRELAND Ltée	Dublin, Irlande	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance générale KANSA	Helsinki, Finlande	Montréal, Québec
LIBERTY MUTUAL FIRE Insurance Company	Boston, Massachusetts	Don Mills, Ontario
LIBERTY MUTUAL INSURANCE Company	Boston, Massachusetts	Don Mills, Ontario
Les Souscripteurs d'assurance non maritime, membres du LLOYD'S de Londres (Angleterre)	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Assurance LONDON	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario
LUMBERMENS MUTUAL Casualty Company	Long Grove, Illinois	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance MOTORS	Détroit, Michigan	Don Mills, Ontario
La Compagnie d'assurances NEW HAMPSHIRE	Manchester, New Hampshire	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
La NORMAN Compagnie d'assurance Limitée	Berkshire, Angleterre	Sainte-Foy, Québec
La Compagnie d'assurance NORTH AMERICA	Philadelphie, Pennsylvanie	Scarborough, Ontario
La Compagnie d'assurance PACIFIC EMPLOYERS	Los Angeles, Californie	Scarborough, Ontario
La PHOENIX, Compagnie d'assurance	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
La PRUDENTIELLE Compagnie d'assurance Limitée	Londres, Angleterre	Montréal, Québec
Assurances RELIANCE	Philadelphie, Pennsylvanie	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance SAINT PAUL	Saint Paul, Minnesota	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance SÉCURITÉ DE HARTFORD	Farmington, Connecticut	Hamilton, Ontario
La société mutuelle d'assurance SENTRY	Stevens Point, Wisconsin	Toronto, Ontario
La SUISSE COMPAGNIE ANONYME d'assurances générales	Zurich, Suisse	Montréal, Québec
TOKIO, Compagnie d'assurance maritime et incendie Ltée	Tokio, Japon	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurance publique TRAFALGAR Ltée	Londres, Angleterre	Toronto, Ontario
La compagnie d'assurance TRANSAMERICA	Los Angeles, Californie	Toronto, Ontario
TRANSPORT D'AMÉRIQUE, Compagnie d'assurances	Dallas, Texas	Toronto, Ontario

ASSUREURS A CHARTE D'UN PAYS AUTRE QUE LE CANADA (suite)

NOM DE L'ASSUREUR	SIÈGE SOCIAL	BUREAU PRINCIPAL AU CANADA
TRANSPORT INDEMNITY Company	Los Angeles, Californie	Toronto, Ontario
La TRAVELERS, Compagnie d'INDEMNITÉ	Hartford, Connecticut	Toronto, Ontario
L'UNITÉ, Compagnie d'assurances générales	New York, New York	Toronto, Ontario
Compagnie d'assurances UNITED STATES FIDELITY & GUARANTY	Baltimore, Maryland	Toronto, Ontario
La Compagnie d'assurance UNITED STATES FIRE	New York, New York	Don Mills, Ontario
Compagnie d'assurance mutuelle UTICA	New York, New York	Toronto, Ontario
Société d'assurances YASUDA Limitée	Tokio, Japon	Toronto, Ontario
ZURICH Compagnie d'assurances	Zurich, Suisse	Toronto, Ontario

ANNEXE 2

DESCRIPTION DES RÈGLES DE CLASSIFICATION

A- LES RÈGLES GÉNÉRALES

1. Les territoires de tarification

Les territoires de tarification sont établis à partir d'un découpage du Québec en diverses régions. Cette délimitation géographique est effectuée par les assureurs aux fins de reconnaître dans la tarification les différences dans l'expérience de sinistres observées dans des environnements particuliers.

Jusqu'en 1985, le Plan statistique du Québec recueillait les données d'expérience des assureurs de façon séparée pour onze zones ou territoires statistiques. Ce sont les territoires que nous décrirons ci-après. Ces territoires étaient, jusqu'à récemment, ceux que la plupart des assureurs utilisaient dans leur tarification.

Les assureurs utilisent aujourd'hui beaucoup plus de territoires, ayant apporté au cours des dernières années des subdivisions aux anciens territoires. C'est ainsi qu'en 1985, la majorité des assureurs subdivisaient les territoires 1, 2 et 5 alors que beaucoup le faisaient aussi pour les territoires 4, 6 et 7.

Il n'est pas possible d'illustrer, pour l'instant, ces nouveaux territoires car les pratiques des assureurs en la matière sont encore variées, tant dans le nombre que dans la nature des subdivisions qu'ils apportent. La réforme territoriale n'est d'ailleurs pas terminée et elle se précisera au cours des prochaines années.

A cet égard, le Plan statistique du Québec a été modifié au début de 1985 pour hausser à vingt le nombre de zones statistiques pour lesquelles des statistiques sont compilées séparément. Ces nouvelles zones reflètent les subdivisions territoriales qu'on retrouve le plus couramment chez les assureurs et sont révélatrices des tendances que prend la réforme. Elles sont donc indiquées pour chacun des territoires de tarification définis ci-après.

Territoire 1 (Grande région métropolitaine de Montréal)

Zone 804	Les municipalités d'Anjou, de Montréal, de Montréal-Est, de Montréal-Nord et de Saint-Léonard.
Zone 821	Les autres municipalités de l'Ile-de-Montréal.
Zone 822	L'Ile-Jésus.
Zone 823	Les divisions de recensement Chambly, Laprairie et Verchères.
Zone 824	Les divisions de recensement Beauharnois, Châteauguay, Deux-Montagnes, Iberville (municipalité d'Iberville seulement), Napierville, Soulanges, Saint-Jean, Vaudreuil.
Zone 825	La division de recensement L'Assomption et les municipalités suivantes de la division Terrebonne: Blainville, Boisbriand, Bois des Fillions, Lafontaine, Lorraine, New Glasgow, Rosemère, Ste-Anne des Plaines, St-Antoine des Laurentides, St-Jérôme, St-Louis de Terrebonne, Ste-Sophie, Ste-Thérèse, Ste-Thérèse (Bouchard), Ste-Thérèse Ouest et Terrebonne.

Territoire 2 (Région métropolitaine de Québec)

Zone 806	La division de recensement Québec.
Zone 826	Les divisions de recensement Charlevoix, Lévis, Montmorency et Portneuf.

Territoire 3

Zone 802	Les divisions de recensement Gatineau (seulement la partie sud de la frontière nord de La Pêche), Hull, Papineau (seulement la municipalité de Val-des-Monts, sections de Wakefield Est et de Templeton) et Pontiac (seulement la municipalité de Pontiac).

Territoire 4

Zone 807	Les divisions de recensement Compton, Frontenac, Richmond, Sherbrooke, Stanstead et Wolfe.
Zone 827	Les divisions de recensement Arthabaska, Lotbinière, Mégantic et Nicolet.

Territoire 5

Zone 808 — Les divisions de recensement Argenteuil, Berthier, Gatineau (sauf la partie comprise dans la zone 802 du territoire 3), Joliette, Labelle, Montcalm, Papineau (sauf la partie comprise dans la zone 802 du territoire 3), Pontiac (sauf la partie comprise dans la zone 802 du territoire 3) et Terrebonne (sauf la partie comprise dans la zone 825 du territoire 1).

Zone 828 — Les divisions de recensement Champlain, Maskinongé et Saint-Maurice.

Territoire 6

Zone 842 — Les divisions de recensement Bonavanture, Gaspé, Matane, Matapédia et Rimouski.

Territoire 7

Zone 829 — Les divisions de recensement Saguenay et Nouveau-Québec.

Zone 860 — Les divisions de recensement Chicoutimi et Lac St-Jean.

Territoire 8

Zone 850 — La division de recensement Iles-de-la-Madeleine.

Territoire 9

Zone 815 — Les divisions de recensement Bagot, Brome, Drummond, Huntingdon, Iberville (sauf la municipalité d'Iberville), Missisquoi, Richelieu, Rouville, Shefford, Saint-Hyacinthe et Yamaska.

Territoire 10

Zone 843 — Les divisions de recensement Beauce, Bellechasse, Dorchester, Kamouraska, L'Islet, Montmagny, Rivière-du-Loup et Témiscouata.

Territoire 11

Zone 861 — Les divisions de recensement Abitibi et Témiscamingue.

2. Les classes de conducteurs

La grande majorité des assureurs réfèrent dans leur tarification aux 14 classes de conducteurs du Plan statistique du Québec; ces classes sont décrites ci-après.

Les critères de base à la détermination de ces classes sont principalement l'âge, le sexe et, pour les hommes, le statut civil de l'assuré. D'autres éléments reconnus sont le kilométrage parcouru, le fait d'utiliser ou non le véhicule pour aller au travail et la distance ainsi parcourue. Il y a aussi une classe particulière pour les conducteurs se servant de leurs véhicules pour affaires et une autre pour les jeunes conducteurs occasionnels.

Classe 01

a) Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.

b) Le véhicule est utilisé pour la promenade seulement. Ne sert pas pour aller au travail et en revenir, ni pour fin d'affaires, de profession ou d'état.

c) Le kilométrage (millage) ne doit pas dépasser 15 000 kilomètres (10 000 milles) par année.

d) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans ni de conducteur féminin célibataire de moins de 25 ans.

e) Au plus deux conducteurs par véhicule au domicile de l'assuré, chacun possédant depuis les trois dernières années un permis de conduire valide.

Classe 02

a) Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.

b) Le véhicule, utilisé pour se rendre au travail ou en revenir, ne parcourt pas plus de 15 kilomètres (10 milles) par trajet.

c) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans ni de conducteur féminin célibataire de moins de 25 ans.

d) Au plus deux conducteurs par véhicule au domicile de l'assuré.

Classe 03

a) Le conducteur principal est un homme marié de 25 ans et plus, ou un homme célibataire de 30 ans et plus, ou une femme de 25 ans et plus.

b) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans.

Classe 04

a) Le conducteur principal est un homme célibataire de 25 à 29 ans inclusivement.

b) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans.

Classe 06

Un conducteur occasionnel masculin de moins de 25 ans, le conducteur principal faisant partie de la classe 01, 02, 03, 04 ou 07.

Classe 07

a) Le véhicule est utilisé pour les affaires.

b) Aucun conducteur masculin de moins de 25 ans.

Classe 08

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme marié de moins de 21 ans habitant avec son épouse.

Classe 09

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme marié de moins de 25 ans, mais d'au moins 21 ans, habitant avec son épouse.

Classe 10

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 16, 17 ou 18 ans.

Classe 11

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 19 ou 20 ans.

Classe 12

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 21 ou 22 ans.

Classe 13

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est un homme célibataire de 23 ou 24 ans.

Classe 18

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est une femme de moins de 21 ans.

Classe 19

Le conducteur principal, qu'il soit ou non le proposant, est une femme de moins de 25 ans, mais d'au moins 21 ans.

Certains assureurs utilisent des classes de conducteurs présentant des différences avec celles décrites précédemment.

C'est ainsi, par exemple, que des assureurs font une démarcation plus marquée des conducteurs selon leur âge et leur sexe et ont en conséquence plus de classes. Un assureur important tient compte de façon plus détaillée du kilométrage parcouru pour aller au travail et un autre a créé une classe particulière pour les assurés de la région de Montréal qui prennent leurs véhicules pour aller au travail mais le laissent à une station de métro ou d'autobus plutôt que d'entrer au centre-ville.

3. Les dossiers de conduite

Les dossiers de conduite sont établis en tenant compte des accidents impliquant l'assuré ou le conducteur principal, l'automobile ou toute autre automobile l'ayant remplacée pendant une certaine période.

Un accident est défini comme tout événement ayant entraîné des dommages corporels ou matériels aux tiers ou des dommages à la voiture par collision du fait de la propriété, de l'usage ou de la conduite d'un véhicule.

Ne sont toutefois pas considérés comme résultant d'un accident les dommages causés à un véhicule par un conducteur non identifié, si le fait est signalé aux autorités policières dans les 24

heures; ou les dommages causés à un véhicule alors qu'il était stationné légalement; ou le paiement total au chapitre A des dommages causés au véhicule en vertu de l'application de la convention d'indemnisation directe; ou les frais de sinistres, les déboursés au titre de l'assurance individuelle et les frais de soins d'urgence.

Un accident mettant en jeu la garantie de responsabilité civile n'influence pas la prime de collision ou tous risques. Un accident impliquant des dommages par collision n'influence pas la prime de responsabilité civile. Seuls les dommages par collision influençent les primes de la couverture tous risques.

Traditionnellement, les assureurs référaient à cinq dossiers de conduite, soient les dossiers de 0, 1, 2, 3 et 5 ans sans accident. Au cours des dernières années, un nombre de plus en plus grand d'assureurs ont ajouté des dossiers de 4 et 6 ans sans accident. Actuellement, le Plan statistique du Québec recueille l'expérience des assureurs selon les dossiers 0 à 6 ans sans accident.

Les dossiers de conduite reconnus par les assureurs sont donc:

Dossier de conduite	Définition
6	Six années sans accident
5	Cinq années sans accident
4	Quatre années sans accident
3	Trois années sans accident
2	Deux années sans accident
1	Une année sans accident
0	Moins d'une année sans accident

Il est à noter que quelques assureurs offrent également des dossiers qu'ils appellent 7, 8 ou 9, mais qui ne signifient pas un nombre d'années équivalent sans accident. On exige alors en général d'être admissible aux meilleurs dossiers soient 5 et 6, mais en plus de souscrire une protection complète, d'avoir un certain âge et de ne pas avoir subi de sinistre au cours d'une certaine période.

Le traitement accordé à un assuré, advenant qu'il soit responsable d'un accident, varie d'un assureur à l'autre. Certains assureurs, pour les meilleurs dossiers, ne tiennent pas compte d'un premier accident alors que d'autres le font en déclassant partiellement ou totalement l'assuré lors du renouvellement. Pour de moins bons dossiers, la survenance d'un accident n'entraîne généralement pas un tel pardon par les assureurs.

Par ailleurs, quelques assureurs ne pardonnent l'accident qu'à certaines conditions, notamment si le montant des dommages est peu élevé, si l'accident n'a pas entraîné une condamnation en vertu du Code de la route ou si l'assuré souscrit une police d'assurance depuis plusieurs années avec son assureur.

La majorité des assureurs accordent un dossier de trois ans sans accident à tout nouveau conducteur ayant suivi avec succès un cours de conduite offert par une école autorisée.

4. Les groupes de tarification des véhicules

Dans leur tarification, les assureurs tiennent compte du type de véhicule que l'assuré conduit. Pour ce faire, ils regroupent dans des classes la multitude de véhicules se différenciant par la marque, le modèle et l'année de fabrication. Ce sont les groupes de tarification des véhicules.

Le nombre de groupes utilisés varie entre les assureurs quoique la grande majorité d'entre eux réfèrent à au moins douze groupes, certains en utilisant plus d'une quinzaine.

Cette classification des véhicules tient compte de la valeur du véhicule, soit son prix à l'achat et sa valeur dépréciée par la suite, ainsi que, de plus en plus depuis quelques années, de l'expérience de sinistres particulière au véhicule.

Les assureurs n'assignent pas nécessairement tous le même groupe de tarification à un véhicule d'un modèle et d'une année donnée. Pour la plupart des véhicules, les différences entre les assureurs à ce niveau sont cependant mineures.

Plus le groupe attribué à un véhicule est élevé, plus il est considéré comme un risque élevé et plus la prime qui y est rattachée l'est également. De plus, moins l'année de modèle d'un véhicule est récente, moins son groupe risque d'être élevé, généralement.

Le tableau de la page 129 donne des exemples de classification pour des véhicules de marques et modèles assez courants.

GROUPES DE VÉHICULES ATTRIBUÉS A CERTAINS MODÈLES COURANTS

	Année de modèle									
Marque-modèle	1986	85	84	83	82	81	80	79	78	77
AMC Concord				7	7	7	5	5	3	
AUDI 5000	14	13	13	12	12	10	10	8	7	
BUICK Century Custom*	8	8	8	7	7			5	4	4
BUICK Skylark Custom	8	8	8	7				5	4	
CHEVROLET Bel Air						7	6	5	4	4
CHEVROLET Camaro	11	11	11	11	10	9	8	7	6	5
CHEVROLET Cavalier	8	8	8	7	7					
CHEVROLET Chevette*	8	8	8	6	6	6	4	4	3	
CHEVROLET Monte Carlo	10	10	9	8	8	7	6	5	4	4
CHRYSLER Le Baron*	8	8	8	7	7	7	6	6	4	4
DATSON 210					7	6	5	5	3	3
DODGE Aries*	8	8	8	7	7	7				
DODGE Charger	9	9	9	8	8					
DODGE Omni	8	8	8	7	7	7	5	5	3	
FORD Escort	8	8	8	7	7	7				
FORD Ltd	8	8	8	7	7	7	6	6	4	4
FORD Mustang	10	10	9	9	8					
FORD Thunberbird	10	10	10	8	8	8	6	6	4	4
HYUNDAI Pony	8	8	8							
HONDA Accord	9	9	9	8	7	7	5	5	4	
HONDA Civic	8	8	8	7	7	6	5	5	3	2
LADA		8	8	7	7	5	4	4	3	
MAZDA GLC	8	8	8	7	7	6	4	4	2	2
MAZDA 626	10	10	9	9	8	7	7	5		
MAZDA RX7	13	13	12	12	11	10	10	8		
MERCURY Zéphyr				7	7	7	5	5	4	
NISSAN Sentra*	9	9	8							
OLDS Cutlass Ciera*	8	8	8	7	7					
OLDS Omega			8	7	7	7	5	5	4	3
PLYMOUTH Caravelle*	8	8	8	7	7	7	5	5	4	
PLYMOUTH Volaré							5	5	3	3
PONTIAC Acadian*	8	8	8	7	7	6	5	4	3	
PONTIAC Parisienne*	8	8	8	7	7	7	6	6	4	4
PONTIAC 6000*	8	8	8	7	7					
RENAULT Alliance	9	9	8	7						

GROUPES DE VÉHICULES ATTRIBUÉS A CERTAINS MODÈLES COURANTS (suite)

	Année de modèle									
Marque-modèle	1986	85	84	83	82	81	80	79	78	77
RENAULT 5		9	9	8	7	6	5	4	2	2
SUBARU Sedan	9	9	9	8	7	7	5	4	2	2
TOYOTA Celica Hatchb.	10	9	9	9	8	7	7	6	5	4
TOYOTO Corolla Sedan*	9	9	8	8	7	6	6	5	4	3
VOLKSWAGEN Jetta	9	9	9	8	8	8	7			
VOLVO DL		10	10	9	8	8	6			

Notes additionnelles

Les groupes ci-haut sont pour les modèles de base et s'il y a lieu, à 4 portes. Il est possible que le groupe soit plus élevé pour certaines années pour un modèle 2 portes dans le cas des véhicules suivis d'un astérisque (*) au tableau précédent.

Les groupes illustrés ci-dessus pour ces modèles sont les plus utilisés dans le marché. Il peut arriver qu'un assureur exige un groupe différent pour certains modèles, surtout ceux dont le prix est plus élevé ou de type sport. Les différences sont relativement mineures pour l'ensemble des autres véhicules.

B. LES RÈGLES PARTICULIÈRES

1. Les rabais

Une grande proportion des manuels de tarifs font état de rabais accordés aux assurés selon leur âge. Ces rabais s'appliquent généralement aux assurés faisant déjà partie des classes 01, 02 et 03 tels les 35 ans et plus, 45 ans et plus, 55 ans et plus ou 65 ans et plus. Ils s'appliquent généralement à tous les dossiers de conduite. Les diminutions de primes ainsi offertes varient passablement: elles se retrouvent entre 5% et 30%, dépendemment des assureurs, pour les garanties de responsabilité civile et de collision et parfois pour la couverture complète. De plus, deux assureurs offrent un rabais de 10% pour les garanties de responsabilité civile, tous risques et collision aux assurés de 23 ou 24 ans des classes 06, 09 et 19.

D'autres rabais sont basés sur l'expérience de sinistres d'un assuré, c'est-à-dire si celui-ci n'a fait aucune réclamation au cours d'une certaine période. Ces rabais s'appliquent généralement à toutes les classes et les périodes d'expérience exigées sans réclamation vont de un à cinq ans. Les assureurs offrent principalement ce type de rabais aux renouvellements plutôt qu'aux nouvelles affaires. Tout comme pour les rabais offerts selon l'âge, le niveau de ces rabais varie entre 5% et 30% et ce, pour les mêmes garanties.

Plusieurs assureurs offrent des rabais aux assurés qui souscrivent une couverture complète. Les réductions de primes varient entre 3% et 15% dépendemment des assureurs et s'appliquent généralement à toutes les classes de conducteurs. Cependant, la plupart des assureurs qui offrent ce type de rabais exigent, en plus d'une couverture complète, que l'assuré n'ait pas subi de sinistre ou d'accident, responsable ou non, durant une certaine période, généralement trois ans. Quelques assureurs n'offrent ce rabais qu'aux classes plus sélectes, soient 01, 02, 03, 07 et parfois 04.

Beaucoup d'assureurs offrent également des rabais aux assurés qui renouvellent leur police avec eux. La grande majorité de ceux qui l'offrent exigent en plus que l'assuré souscrive une couverture complète et/ou une période spécifique d'années sans réclamation. Ces rabais s'appliquent généralement à toutes les classes de conducteurs et sont de l'ordre de 5% ou 10% pour chaque garantie.

Un nombre de plus en plus élevé d'assureurs offrent des rabais aux assurés des classes 01, 02, 03, 04 et 07 en fonction de leur occupation. Les occupations touchées par un tel rabais sont pour la majorité des professions libérales ainsi que les employés des

secteurs financiers, de l'éducation, de la santé et des organismes gouvernementaux. Le pourcentage de rabais accordé est variable, mais on retrouve le plus souvent 10% et 15%. Celui-ci peut cependant atteindre 30%. Par ailleurs, un assureur, plutôt que d'accorder un rabais pour l'occupation selon un pourcentage déterminé de la prime, réduit d'un le groupe de tarification du véhicule assuré.

Quelques assureurs offrent des rabais aux assurés qui souscrivent auprès d'eux une police d'assurance-habitation en plus de celle d'assurance automobile. Le rabais accordé est de 5%.

Un assureur offre un rabais de 5% à ses assurés de la région de Montréal qui, au moment de la souscription de la police, font photographier et inspecter leur véhicule par les évaluateurs de la compagnie et qui font réparer leur véhicule dans un garage indiqué par la compagnie lorsque survient un accident.

Un assureur offre un rabais aux assurés de 30 ans et plus qui sont propriétaires d'une maison ou d'un condominium et qui n'ont pas eu de sinistre depuis trois ans. Le niveau du rabais est soit de 10%, 20% ou 30% dépendemment de la classe et de l'âge de l'assuré.

On rencontre également chez quelques assureurs un type de rabais basé sur un mélange de critères: on fait intervenir l'âge de l'assuré, on exige de lui une couverture complète et qu'il n'ait pas subi de sinistre au cours de cinq dernières années, habituellement. On fait également intervenir, dans certains cas, le fait que l'assuré ait été ou non condamné pour une infraction de circulation routière relevant du Code criminel, s'il y a lieu.

Enfin, quelques autres rabais sont accordés en fonction de circonstances particulières ou de la situation propre à un assuré donné tels que les rabais suivants.

Ainsi, beaucoup d'assureurs accordent les rabais suivants:

a) Rabais pour cours de conduite

Dans la majorité des cas, l'assureur accorde un dossier trois ans sans accident au conducteur débutant qui a suivi avec succès un cours de conduite offert par une école autorisée.

Le Code de la sécurité routière du Québec stipule cependant que tous les nouveaux conducteurs doivent obligatoirement suivre un cours de conduite afin d'obtenir leur permis.

Les assureurs offrant ces rabais les appliquent donc à tous les nouveaux conducteurs qui s'assurent chez eux.

b) Rabais pour deux automobiles ou plus

Le rabais est appliqué lorsqu'un individu ou des conjoints possèdent ou louent à long terme plus d'un véhicule et sont les conducteurs principaux desdits véhicules.

Le rabais est en général de 20% et est accordé sur les primes de toutes les garanties du véhicule ou des véhicules dont les primes totales sont les plus basses.

Généralement, le rabais ne s'applique pas aux voitures d'agriculteurs, lorsqu'il y a plus d'un véhicule dans la classe 07 ou lorsqu'il y a un conducteur occaisonnel autre que le conjoint.

c) Rabais pour un nombre de véhicules plus élevé que celui des conducteurs

Dans ce cas, on exige les primes entières des véhicules ayant les primes les plus élevées pour le nombre correspondant de conducteurs et, pour les primes des autres véhicules, on accorde un rabais qui varie généralement entre 10% et 25% dépendemment des assureurs. Le rabais est principalement accordé aux garanties de responsabilité civile et de collision. Certains assureurs l'appliquent à toutes les protections. Généralement, le rabais ne s'applique pas aux voitures d'agriculteurs ou lorsqu'il y a un conducteur occasionnel.

d) Rabais accordé aux agriculteurs

Des réductions de primes assez substantielles sont accordées aux agriculteurs faisant partie des classes 03, 04, 08, 09, 18 ou 19, résidant sur leur ferme et n'exerçant aucune autre activité à but lucratif.

Le rabais accordé varie d'un assureur à l'autre et par garantie, soit de 25% à 50%.

Certains assureurs ont des manuels de tarifs propres aux agriculteurs alors que d'autres n'accordent ces rabais qu'aux assurés des classes 03, 08 et 09.

2. Les surprimes

La plupart des assureurs imposent des surprimes aux assurés responsables de nombreux accidents ou condamnés pour infraction aux lois régissant la circulation routière. Ces surprimes s'appliquent généralement à toutes les garanties et se définissent comme suit:

"Quand, au cours de la période de 36 mois qui précède immédiatement la date de proposition ou de renouvellement, l'assuré ou le conducteur principal a été:

i) responsable de plusieurs accidents:
   - trois accidents: majoration de 30%,
   - chaque accident supplémentaire: majoration de 10%;

ii) condamné pour une infraction ayant trait à des délits tels le défaut de signaler un accident ou de donner son nom et son numéro de permis de conduire à la police ou la violation des lois régissant la circulation dans le voisinage des autobus scolaires: des écoles et des terrains de jeux:
   - une condamnation: majoration de 15%,
   - chaque condamnation supplémentaire: majoration de 5%;

iii) condamné pour une infraction ayant trait à l'excès de vitesse ou à la violation des lois régissant la circulation sauf dans les cas visés à ii et iv:
   - quatre condamnations: majoration de 25%,
   - chaque condamnation supplémentaire: majoration de 15%;

iv) condamné pour conduite inattentive ou épreuve de vitesse ou condamné au criminel pour, notamment, négligence criminelle ou homicide involontaire découlant de la conduite d'un véhicule automobile, défaut d'arrêter sur les lieux d'un accident, conduite sous le coup d'une suspension de permis et conduite dangeureuse:
   - une condamnation: majoration 50%,
   - chaque condamnation supplémentaire: majoration de 100%."

ANNEXE 3

NOTES TECHNIQUES SUR L'ÉVALUATION DES COUTS ESTIMÉS

A. MÉTHODOLOGIE

Les coûts de l'année d'assurance 1986 (polices émises du 1er juillet 1985 au 30 juin 1986) pour l'ensemble du marché ont été estimés par une projection des coûts observés au cours de l'année d'assurance 1984.

Le coût des sinistres par véhicule assuré a été tiré du "Rapport statistique sur l'assurance automobile, 1984" (Livre Vert) publié par le B.A.C. Avant d'être projeté, ce coût a été ajusté. Il a d'abord été augmenté pour refléter le fait que la matérialisation des sinistres de l'année d'assurance 1984 sera plus forte que l'expérience moyenne des deux années précédentes. Il a ensuite été diminué pour tenir compte d'une proportion de frais internes de règlement des sinistres moins élevée que celle incluse dans les statistiques du B.A.C. Enfin, pour la couverture de responsabilité civile, l'expérience moyenne des six dernières années a été retenue pour les pertes catastrophiques.

Globalement, ces ajustements nous ont amené à retenir, pour l'année d'assurance 1984, un coût des sinistres par véhicule assuré moins élevé que celui publié par le B.A.C. dans chacune des couvertures principales.

La procédure utilisée pour calculer le facteur de projection consiste, pour chaque couverture, à apprécier séparément l'évolution de chacune des composantes du coût des sinistres, à savoir la fréquence et le coût moyen par sinistre. Le coût moyen par sinistres est apprécié en fonction de trois éléments, soient le coût des pièces d'automobiles, le coût de la main-d'oeuvre et les frais de règlement des sinistres. On tient compte également de d'autres facteurs pouvant influencer le coût moyen, telle l'évolution des opérations des centres d'estimation, des politiques de règlement des assureurs et de la configuration du parc automobile, principalement en regard de l'importance de certains véhicules issus de la technologie nouvelle.

C'est ainsi que l'évolution des coûts a été appréciée pour chacun des semestres allant du second de 1984 au premier de 1987. La variation par année d'assurance a été évaluée en prenant comme hypothèse une émission constante des polices au cours de l'année d'assurance et une distribution uniforme des sinistres sur ces polices.

Au coût des sinistres par véhicule assuré, ou a ajouté les frais d'exploitation pour obtenir les coûts estimés globaux. Ces frais ont été évalués à partir d'une projection de l'expérience de 1984 rapportée par le Groupement des assureurs automobiles. Chacune des composantes des frais d'exploitation a été projetée et exprimée en fonction des primes souscrites, dont on a également estimé l'évolution.

Quant à l'évaluation des coûts de chaque assureur, elle a été faite en tenant compte de sa propre expérience de sinistres pour l'année d'assurance 1984 et de la proportion déclarée de ses frais d'exploitation pour sa tarification de 1985. La projection de ces coûts a été faite à partir des mêmes hypothèses que celles utilisées pour l'ensemble du marché mais pour une période qui diffère selon la date d'entrée en vigueur de la tarification d'un assureur.

B. HYPOTHÈSES

Les principales hypothèses utilisées pour l'évaluation des coûts estimés pour l'année d'assurance 1986 sont les suivantes:

1) Coût des sinistres par véhicule assuré

Fréquence de sinistres

La fréquence augmentera, au cours de l'année d'assurance 1985, de 5% en responsabilité civile et en accident sans collision ni versement et de 7% en collision. Au cours de l'année d'assurance 1986, la fréquence demeurera stable en responsabilité civile et en accident sans collision ni versement et elle augmentera de 2% en collision.

Coût moyen par sinistre

Une première évaluation de l'augmentation du coût moyen des sinistres à partir des indications données par l'évolution du coût de la main-d'oeuvre et du coût des pièces donne, sur cet aspect, une perspective de hausse modérée des coûts de réparations sensiblement en ligne avec le rythme général de l'inflation, soit de l'ordre de 4% à 5%.

Il a ensuite fallu tenir compte des autres éléments qui influenceront le coût moyen tels que l'impact des véhicules de technologie récente, comme ceux à tranction-avant, sur les coûts de réparations ainsi que l'effet de contrôle sur les coûts qu'exerçent les centres d'estimation et les politiques de règlement des assureurs.

Nous avons peu d'indices pour évaluer l'effet de ces autres éléments. Par contre, les statistiques les plus récentes compilées par le Plan statistique du Québec étaient très révélatrices; elles montraient des hausses importantes, nettement supérieures au rythme général d'inflation, au cours du second semestre de 1984 et du premier semestre de 1985.

Ces indications laissaient entrevoir que même si cette tendance à la hausse devenait plus modérée à partir du second semestre de 1985, il en résulterait, tout de même, une hausse supérieure à 10% dans le coût moyen de chacune des couvertures principales au cours de l'année d'assurance 1985.

C'est à partir de ces indications, et en tenant compte du fait que les frais internes de règlement des sinistres continueront à décroître en proportion des sinistres, qu'on a retenu l'hypothèse que le coût moyen par

sinistre augmentera de 10% dans chacune des couvertures lors de l'année d'assurance 1985. Pour l'année d'assurance 1986, nous avons prévu une hausse plus modérée, de l'ordre de 6%, dans l'expectative que l'impact des éléments particuliers ayant poussé à la hausse les coûts de réparation aura alors été en grande partie reflété dans le coût moyen des sinistres.

Facteurs de projection

Ces hypothèses donnent les augmentations suivantes du coût des sinistres par véhicule assuré entre l'année d'assurance 1984 et l'année d'assurance 1986:

1) responsabilité civile:	22,4%
2) collision:	27,2%
3) accident sans collision ni versement:	22,4%

2) Frais d'exploitation

Les frais d'exploitation, autres que les frais de règlement des sinistres ont été établis à 27,0% des primes souscrites, soit 13,5% pour les commissions, 3,5% pour les taxes et permis et 10,0% pour les frais d'administration.

Ces proportions, identiques à celles de l'année 1984, supposent une légère augmentation, en termes de dollars, des frais d'exploitation en 1985, dans l'optique où les primes souscrites auront crû légèrement, et une augmentation plus importante en 1986 alors que les primes croîtront davantage.

La proportion des frais d'exploitation relative aux primes souscrites sur les polices émises au cours de l'année d'assurance 1986 a été établie à partir de la moyenne des proportions estimées pour les années 1985 et 1986.